DOTTOR
DANTE
FRIGERIO

ORGANIZZAZIONE E NUOVI MEZZI DI POTENZIAMENTO DEL TURISMO IN ITALIA

ISTITUTO
EDITORIALE
TICINESE • LUGANO BELLINZONA

D. Bern 1960

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547625_0069

ORGANIZZAZIONE E NUOVI MEZZI DI POTENZIAMENTO DEL TURISMO IN ITALIA.

Dr. DANTE FRIGERIO

MAROGGIA

Organizzazione e nuovi mezzi di potenziamento del turismo in Italia

Dissertazione di laurea in « rerum politicarum » presentata alla Facoltà di Diritto dell' Università di Berna.

Relatore: **Professore Dr. Richard König**

ISTITUTO EDITORIALE TICINESE - BELLINZONA - 1940

*50060

P R O P R I E T À R I S E R V A T A

La facoltà di diritto dell'Università di Berna ha accettato questo lavoro l'11 maggio 1939 quale dissertazione senza però voler entrare nel merito delle considerazioni ivi esposte.

R. UNIV
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

« *Alla memoria*
di mio Padre
ed a mia Madre ».

PREFAZIONE

I numerosi viaggi compiuti nel « Bel paese » mi hanno suggerito l'idea di svolgere il mio lavoro di dottorato sul turismo italiano e particolarmente sull'attuale organizzazione, intesa a potenziarlo sotto tutti i suoi rapporti.

Pur senza pretendere che la mia modesta fatica abbia a dare un contributo indispensabile alla Svizzera, ritengo essere interessante anche al di qua delle Alpi conoscere l' attrezzatura turistica della Nazione limitrofa ed amica, basata su criteri affatto moderni, anche perchè, prima della guerra mondiale, l'Italia non possedeva una vera e propria organizzazione in questo importantissimo campo d'attività economica.

Nella mia qualità di cittadino svizzero, mi sono accinto al lavoro preoccupato di attenermi strettamente al principio della massima oggettività, quantunque più di una volta non abbia potuto far a meno di ammirare lo sforzo compiuto negli ultimi anni per rendere più comodo e gradito il viaggio ed il soggiorno del turista nelle più belle e più famose contrade della Penisola.

Oggetto del mio lavoro è quello di seguire l'organizzazione turistica italiana nel suo graduale sviluppo, particolarmente dopo la grande guerra, fino al raggiungimento dello stato attuale, senza voler quindi soffermarmi, con la scorta di cifre o dati statistici, sulla attività turistica in rapporto con gli altri fenomeni economici e sociali. Mi sono piuttosto limitato a studiare ed a mettere in particolare evidenza il complesso dei provvedimenti legali e sociali che condussero all'attrezzatura attuale del turismo italiano.

Le fonti della mia dissertazione sono costituite in gran parte dalla copiosa ed interessante letteratura gentilmente messa a mia disposizione dai vari grandi Enti ed Uffici turistici di Milano, durante il soggiorno di studio che feci nella Metropoli lombarda da marzo a luglio del 1938.

A tutti coloro che con consigli preziosissimi e colmi d'esperienza mi hanno dato la possibilità di raccogliere il materiale e di compilare il lavoro, vada il mio ringraziamento devoto e profondo. In modo particolare non posso tralasciare di ringraziare personalmente i Signori: Prof. Dr. Richard Koenig, ordinario di economia politica presso l'Università di Berna; Gottardo Madonna, lettore dell'Università di Berna: Prof. Dr. Angelo Mariotti, Direttore Generale dell'E.N.I.T. per i suoi magistrali Corsi di economia turistica; Dr. Antonio Alberti, Delegato per la Svizzera dell'E.N.I.T., in Zurigo; Rag. Mira, della Consociazione Turistica Italiana, in Milano; Rag. Mario Platzer, dell'Ufficio E.N.I.T., in Tubre (Bolzano) e Prof. Cav. Italo Raggi, della R. Legazione d'Italia in Berna, i quali mi furono di guida preziosa nel mio modesto lavoro.

Milano-Berna, maggio 1939.

PARTE PRIMA

DEL TURISMO IN GENERALE
E DELLA SUA IMPORTANZA NEL XX SECOLO

Il turismo, com'è concepito ai giorni nostri, è un fenomeno sociale di recente apparizione.

L'intensità della vita moderna, il predominio che le occupazioni intellettuali hanno sui lavori dei campi, la facile stanchezza che succede al turbinio urbano, hanno creato per un gran numero di persone un bisogno nuovo o generalmente poco sentito per il passato: quello di cercare ogni anno, per un certo periodo di tempo, un luogo di riposo e di svago che non sia l'ambiente d'ogni giorno. Questa necessità è sentita soprattutto dagli abitanti delle città che anelano a godere per un breve tempo le bellezze della natura e a ritemprare il corpo all'aria pura del mare o della montagna.

Se « andare in campagna » era un'abitudine invalsa fin dai tempi remoti per gli abitanti dei grandi centri di pianura, non basta al turista moderno un luogo tranquillo e libero purchessia: non tutti intraprendono un viaggio soltanto per sfuggire l'afa estiva, per cercare riposo o ritemprare la salute; molti lo fanno per ragioni di pura estetica, altri per uno scopo scientifico od artistico, tanti per conoscere nuove regioni e nuovi paesi.

Il turismo risponde ormai ad un'esigenza fisiologica e spirituale delle popolazioni urbane di reagire contro la vita logorante delle metropoli e dei centri industriali, e delle popolazioni rurali di vedere nuovi orizzonti, di cercare nelle città quelle distrazioni e quegli agi della vita moderna che la campagna non può offrire.

Il turismo è praticato più particolarmente dai popoli colti e sensibili alle bellezze della natura ed alle creazioni dell'arte e costituisce forse il godimento spirituale più alto delle classi migliori di una Nazione.

Negli ultimi decenni, con lo sviluppo enorme dei mezzi di trasporto, esso ha acquistato un'importanza grandissima e, da fenomeno individuale, è oggi diventato un fenomeno di grandi masse.

Per l'economia generale è tanto più importante in quanto per esso sono sorti e sorgono nuovi mezzi di esistenza dovuti alla maggior estensione del mercato del lavoro; esso influisce quindi nel miglior modo sulla bilancia commerciale internazionale e da esso derivano grandi vantaggi a tutti i mezzi di comunicazione.

Dal punto di vista sociale il turismo rappresenta un mezzo di progresso e di esistenza per numerose classi della popolazione ed un grande incettivo al miglioramento delle condizioni ambientali e di abitazione.

I cespiti d'entrata provenienti dal turismo si distribuiscono, attraverso i molteplici campi d'attività ad esso inerenti, a tutto il popolo.

Dal punto di vista culturale, poi, il turismo eleva il tenore spirituale della Nazione.

Agli inevitabili svantaggi derivanti dalle esagerazioni verso le quali può portare il turismo, è possibile parare in gran parte con una sana politica turistica, la quale ha per iscopo principale di stimolare il viaggio, di sfruttare quelle risorse naturali, culturali ed artistiche indispensabili al suo sviluppo, di venir incontro al desiderio dei visitatori, pur cercando di conservare intatti quei tesori di tradizionalità che quasi sempre formano appunto la caratteristica di una regione, evitando di deturpare il paesaggio che per la sua bellezza dolce o selvaggia ha reso famosa una contrada, condannando quelle esagerazioni folcloristiche che soffocano la spontaneità e la naturalezza della popolazione.

Come fenomeno importantissimo della vita sociale moderna e come parte preponderante dell'economia generale, il turismo forma ai nostri giorni e con giusta ragione, l'oggetto di una vasta e profonda trattazione scientifica.

Il chiarissimo Prof. Angelo *Mariotti*, Incaricato di Economia Turistica nel Regio Istituto di Scienze economiche e commerciali presso l'Università di Roma e Direttore generale dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche (Ente sulla cui organizzazione e attività mi soffermerò a lungo nell'ulteriore svolgimento del mio lavoro), così divide lo studio del turismo nel suo « Corso di Economia Turistica »:

> « Dal punto di vista delle forme di esplicazione, possiamo dividere il turismo *attivo* dal turismo *ricettivo*. Il turismo attivo comprende tutte le operosità che direttamente o indirettamente concorrono, in forma di stimolo, di impulso, di iniziativa, allo sviluppo del movimento dei viaggiatori. Il turismo ricettivo comprende quelle operosità che si riferiscono all'accoglimento del viaggiatore, alla formazione cioè, degli elementi di ambiente e delle condizioni di ospitalità nei luoghi di passaggio e di soggiorno.

« Dal punto di vista del metodo di studio possiamo distinguere il turismo *statico* e il turismo *dinamico*. Il primo riguarda l'industria del forastiero e le attività che ad essa fanno capo, considerate in un determinato momento; tale è per esempio l'indagine relativa alla situazione alberghiera di un paese ad una certa data, o lo studio di un ordinamento di scuola professionale per il personale di agenzie di viaggio, o la pubblicazione di un opuscolo di propaganda, ecc. Il concetto di turismo dinamico si riferisce invece allo studio comparativo dei fenomeni del movimento dei viaggiatori e all'indagine deontologica, che di solito si chiama politica del turismo; quando si studia lo svolgimento delle correnti dei forestieri in un determinato periodo di anni o quando si affronta la situazione alberghiera prima e dopo la guerra, o quando si delinea un programma di facilitazioni di viaggio o di propaganda all'estero, si può parlare di turismo dinamico.

« Dal punto di vista delle categorie fondamentali del fenomeno è possibile la distinzione di economia *del viaggio* e di economia *del soggiorno*. Questa distinzione riproduce, sotto un diverso punto di vista, quella dinnanzi accennata di turismo attivo e di turismo ricettivo; ci pare anzi preferibile, perchè evita quel contrapposto, che sembra dare al termine « ricettivo » un significato di passività che, come vedremo, non risponde alla verità delle cose (vi sono per esempio delle Aziende Autonome di Cura, Soggiorno e Turismo — tipici esempi di turismo ricettivo — che esplicano vere e proprie operosità di turismo attivo).

« La distinzione di economia del viaggio ed economia del soggiorno non presenta nemmeno l'inconveniente che si riscontra in quella di turismo statico e di turismo dinamico: l'apparente contraddizione, cioè, dell'aggettivo « statico » al sostantivo « turismo », che implica un concetto di movimento, ossia un significato dinamico.

« L'economia del viaggio comprende la parte propagandistica o di divulgazione delle attrattive turistiche e la parte tecnica o di organizzazione itineraria (comunicazioni e trasporti, tariffe, assegni di viaggio, ecc.).

« L'economia del soggiorno comprende la parte alberghiera e l'organizzazione degli enti valorizzati dalle condizioni dei singoli luoghi e delle agenzie di viaggi e turismo, ossia degli uffici incaricati del lavoro amministrativo, della vendita dei biglietti, del servizio informazioni, ecc.

« Tanto lo studio dell'economia del viaggio quanto quello dell'economia del soggiorno presuppongono una organizzazione didattica non soltanto dottrinale e teorica, ma anche pratica e professionale; richiedono sopratutto una complessa piattaforma statistica, in quanto la valutazione dell'importanza economica del turi-

smo, la determinazione cioè del peso che il fenomeno turistico ha nel complesso delle partite del dare e dell'avere internazionale, esige una accurata indagine quantitativa e qualitativa ».

Questa chiara analisi del fenomeno turistico da parte dell'esimio Prof. Mariotti è una prova come questa complessa attività costituisca un ramo scientifico ben distinto dall'economia generale.

Come tutti i fenomeni a rapida evoluzione, anche il turismo creò nuovi bisogni e nuovi problemi. In pari tempo vennero spesso estremamente esagerati i vantaggi che da esso ne derivano e sopratutto gli svantaggi che cagiona.

Oltre a quelli cui fu accennato poco sopra inerenti alle possibili deturpazioni del paesaggio o all'esagerazione del colore locale, sia con la costruzione di edifici non in armonia con la natura o che ne limitano l'orizzonte, sia con l'esecuzione di strade e di manufatti che distruggono angoli caratteristici o danneggiano la flora e la fauna del luogo, sia con introduzione di costumi troppo moderni od esageratamente antichi, molti deprecano che un incremento troppo rapido dell'industria dei forestieri determini un enorme rincaro dei prezzi, un aumento sproporzionato delle esigenze anche da parte della popolazione indigena, un senso troppo spiccato per il lusso e l'esotismo.

Una politica turistica ben intesa, la ferma volontà di tutte le persone interessate e sopratutto l'intervento degli enti pubblici e privati e giustificati provvedimenti e direttive precise dello Stato, rendono quasi nulli tali inconvenienti, pur non privando il forastiero di tutte quelle comodità e di tutti quegli svaghi senza i quali si sentirebbe certamente meno stimolato al viaggiare.

Gli innumerevoli vantaggi che il turismo trae con sè compensano poi largamente i piccoli inevitabili inconvenienti, ammesso che questi non possano venir completamente sradicati. Numerosissimi sono infatti coloro che traggono le risorse della loro esistenza dall'industria turistica: pensiamo solo alla vasta schiera di persone che di essa vivono, alle molteplici attività commerciali che direttamente o indirettamente traggono il loro guadagno dal movimento dei forastieri, cominciando dall'industria dei trasporti e delle comunicazioni, giù giù fino a quella delle derrate alimentari, delle calzature e degli articoli di viaggio, dei tessuti e del vestiario, senza parlare di quella alberghiera, di quella della mensa, dell'industria vinicola ed artigiana, delle case di spedizione, delle agenzie di viaggio, degli istituti bancari e via dicendo.

Se a tutto ciò si aggiungono i grandi benefici che ne risente la bilancia dei pagamenti di una Nazione che, come quella italiana, è tributaria all'estero di quasi tutte le materie prime indispensabili alla sua industria, bisogna riconoscere che il turismo porta

con sè vantaggi economici indiscutibili e che quindi è fonte di prosperità materiale indispensabile alla vita sociale d'oggigiorno.

Riconosciuta quindi la necessità di dare al turismo l'importanza che gli spetta, diventa pratica di sana politica studiare e trovare quella organizzazione accorta e redditizia che, a seconda delle attitudini particolari del paese o della regione, sfrutti al massimo tutte le risorse possibili per conseguire i massimi vantaggi ed attenuare gl'inconvenienti che non è umanamente possibile evitare.

Il secolo XX si può dire il secolo turistico per eccellenza: in ogni ora del giorno ed in ogni stagione dell'anno, carovane numerose o viaggiatori isolati risalgono verso le contrade delle pallide aurore boreali o discendono verso le sabbie dei tropici; gente del nord va alla ricerca degli azzurri mari meridionali; abitanti dei paesi caldi chiedono ristoro alle immacolate frescure delle Alpi: ognuno aspira a visitare paesi nuovi, a conoscere altri popoli, a meglio comprenderli attraverso le bellezze della natura in cui vivono, alle opere d'arte che hanno creato, al lavoro che svolgono.

Suscitare nel maggior numero possibile di persone il desiderio di visitare un singolo paese, render loro facile ed agevole il viaggio incontro ad esso, farne il soggiorno grato ed incantevole perchè alla Nazione ne derivino poi grandi vantaggi morali e materiali, sono i problemi che si pone il turismo dei giorni nostri e che cerca di risolvere nel miglior modo.

PARTE SECONDA

ATTITUDINE DELL' ITALIA AL TURISMO E SUO SVILUPPO SINO ALLA FINE DELLA GUERRA MONDIALE

CAPITOLO PRIMO.

§ 1. La posizione geografica dell' Italia come fattore di turismo.

L'Italia è dal punto di vista della sua posizione geografica indubbiamente uno dei paesi più privilegiati del mondo. Il prolungarsi della Penisola verso il Mediterraneo, la comunanza dei confini coi più grandi Stati dell'Europa centrale, la perveità dei valichi alpini, l'insenatura riparata dei suoi porti, fanno di essa un paese eminentemente turistico.

Molti altri Stati possono concorrere con l'Italia per questa o quella bellezza naturale, per tale o tal'altra attrattiva artistica, ma nessuno presenta la stessa varietà di pregi da accontentare tutti i capricci e tutti i desideri del turista moderno.

L'Italia è dunque un paese privilegiato per dolcezza di clima, per bellezze naturali, per meraviglie storiche ed artistiche. Per queste sue inestimabili risorse essa era già conosciuta fin dai tempi remoti e visitata anche quando il turismo era un fenomeno sporadico e un lusso di pochi studiosi o favoriti dalla sorte. Il forastiero che scendeva in Italia, richiamato dal suo incomparabile cielo, dai suoi maestosi monumenti, dalle sue imponenti rovine, vi trovava sì l'accoglienza gentile di un popolo naturalmente ospitale, ma un'attrezzatura turistica che, quando non mancava completamente, lasciava molto a desiderare.

Infatti, l'industria dei forastieri propriamente detta, nella concezione moderna del fenomeno che non fa dipendere l'attrattiva turistica unicamente dalle risorse naturali ed artistiche di un paese, ma che è collegato a tutta una complessa organizzazione ambientale e di

propaganda, era fino a pochi decenni or sono di gran lunga in ritardo, per non dire nulla, in confronto della mirabile attrezzatura delle principali nazioni turistiche estere.

Già in principio del secolo attuale, ma specialmente negli anni che seguirono la grande guerra, il problema turistico attirò l'attenzione degli uomini politici italiani e del modo in cui essi lo studiarono e quindi felicemente lo risolsero, dopo aver compreso che la favorevole posizione della Penisola la destinava ad occupare uno dei primi posti tra i grandi paesi turistici, tratterò più avanti, durante lo svolgimento del mio lavoro.

§ 2. Breve confronto dell'attrezzatura turistica italiana con quella delle Nazioni limitrofe e tipicamente turistiche: Svizzera e Francia.

Alla bellezza dei suoi paesaggi, all'aria vivificante delle sue montagne, al benefico clima delle riviere, alla abbondanza delle acque minerali, alla fortunata sua posizione geografica che la pone al centro della più grandi vie di comunicazioni, la Svizzera deve una forma d'attività che, nonostante crisi ed oscillazioni, le ha fruttato larghe entrate e larga fama: quella dell'industria turistica e del forastiero, dalle stazioni di villeggiatura ai sanatori ed ai bagni termali, dalle rive dei laghi all'alta montagna, dove un altro aspetto di questa interessante forma di sfruttamento del paesaggio ha preso già nel passato grande sviluppo: l'alpinismo e gli sport invernali.

Le prime « Sociétés de dévoloppements » o « Syndicats d'Initiative » della Svizzera, risalgono già alla fine dell'800. Queste società erano riunite in gruppi regionali federati che costituivano l'« Union des Sociétés Suisse de développement », i cui statuti erano datati del 1893 e la cui sede era Ginevra.

Oggi le tre organizzazioni turistiche più importanti sono la « Società svizzera degli albergatori », « l'Ufficio nazionale svizzero del turismo » e la « Federazione svizzera del turismo », i quali sono posti sotto l'alta vigilanza delle autorità federali.

Le autorità federali hanno sempre cercato di salvaguardare gl'interessi del turismo svizzero, ramo dell'attività nazionale che in questi anni è specialmente provato dalla crisi. Citeremo a questo proposito gli sforzi intesi a rianimare il turismo internazionale mediante conclusione di accordi con gli Stati in cui l'esportazione di divise è limitata o controllata; di convenzioni particolari per la circolazione dei veicoli automobili, basate sulla reciprocità di eso-

nero di tasse fino ad un soggiorno di 90 giorni; il contributo alle spese di propaganda all'estero mediante versamento all'Ufficio nazionale svizzero del turismo di un sussidio che nel 1924 fu di 200.000 franchi e nel 1937 di 150.000. Questa riduzione fu poi compensata con l'adesione dell'Ufficio federale dei trasporti alla convenzione conchiusa nel 1933 tra l'Ufficio del turismo, la Direzione generale delle poste, dei telegrafi e dei telefoni e la Direzione generale delle ferrovie per lo sviluppo in comune della propaganda turistica all'estero. Il fondo comune serve specialmente a finanziare l'espansione sistematica degli Uffici svizzeri di viaggi dipendenti dal Servizio di pubblicità e propaganda delle Ferrovie federali che sono conosciuti nelle principali metropoli mondiali col nome di Agenzie officiali delle Ferrovie Federali Svizzere all'estero, e a sussidiare le manifestazioni speciali organizzate dall'Ufficio svizzero del turismo.

Convinte che una riduzione delle tasse di trasporto cosituisce la migliore pubblicità, le Camere federali avevano accordato, con decreto del 22 giugno 1933, un primo credito straordinario di 1 milione a titolo di « sussidio alle imprese svizzere di trasporto per favorire il turismo estero mediante riduzione dei prezzi dei biglietti ». Nel 1936 questo sussidio venne portato a 1.400.000 franchi. Le imprese di trasporto accordano una riduzione del 30 % agli ospiti stranieri che soggiornano almeno 6 giorni nella Svizzera. Questa riduzione venne da prima concessa solo nelle stagioni estiva ed invernale; ora è mantenuta per l'intero anno senza interruzione.

Parimente, per incoraggiare l'entrata di automobilisti stranieri, il Consiglio federale ridusse, con decreto del 28 dicembre 1935, il dazio sulla benzina, sotto forma di abbuono di 6 centesimi per litro. Il turista automobilista può godere questo favore soltanto se fa un soggiorno in Isvizzera di almeno 3 giorni o se vi fa 2 pernottamenti. Il rimborso è fatto solo per un quantitativo massimo di 300 litri per ogni soggiorno.

In pari tempo, viene sempre più intensificata la propaganda turistica in quei paesi i cui cittadini possono liberamente varcare la frontiera per passare le vacanze all'estero, praticarvi gli sport e farvi soggiorni di cura, e cioè, specialmente negli Stati occidentali, in Francia, in Inghilterra, Belgio ed Olanda, e ancora negli Stati Uniti e nel Canadà.

In quest'opera di propaganda si deve fare una distinzione tra le misure di effetto immediato e quelle di natura più generale. Fra le prime va annoverata la riduzione delle spese di trasporto, la cui comunicazione è data principalmente dall'Ufficio del turismo e dalle Agenzie delle Strade ferrate federali all'estero. Contemporaneamente si è creato un materiale moderno di propaganda destinato alle esposizioni ed alle conferenze (fotografie, diapositive, filmi cinematografici), si è intensifcata una campagna reclamstica nell'America del

Nord in favore degli sport invernali nella Svizzera, ecc. L'Ufficio dei trasporti del Dipartimento federale delle ferrovie dà le direttive principali ed esercita il suo alto controllo, assumendo in pari tempo una certa responsabilità verso le altre organizzazioni interessate.

Dal canto suo, l'industria degli alberghi, o almeno gli stabilimenti affiliati alla Società svizzera degli albergatori, contribuisce in modo considerevole alle spese di propaganda in favore del turismo svizzero nel suo complesso. Al momento della riorganizzazione dell'Ufficio svizzero del turismo portò il suo contributo annuo da 45 a 120.000 franchi e nel 1936 lo aumentò fino a 190.000 franchi.

Le imprese di trasporto interessate al turismo consacrano pure somme importanti alla propaganda all'estero, e prime fra esse vanno citate le Strade ferrate federali che versano ogni anno un milione e mezzo per la pubblicità generale in favore del turismo.

L'antica e rinomata attrezzatura turistica della Svizzera cerca in tal modo di mantenersi all'altezza dei tempi, malgrado l'asprissima crisi che la travaglia e che è dovuta a contingenze affatto estranee alla sua volontà *).

Anche in Francia, già verso la fine del secolo scorso, esistevano i cosidetti « Syndacats d'initiative », che erano organizzazioni aventi per iscopo l'utilizzazione e lo sviluppo di tutte le risorse del paese; essi avevano il compito di apportare miglioramenti nel campo delle comunicazioni, dei trasporti e dell'industria alberghiera, come pure di invogliare al viaggio mediante un'efficacia opera di propaganda. Questi sindacati esistono tuttora e sono finanziati da albergatori, da istituti bancari, da industriali e da società di trasporto, vale a dire da tutti gli enti e da tutte le società interessate al turismo.

In Francia esistono ben 700 sindacati riuniti in 30 federazioni regionali, le quali formano a loro volta la società conosciuta col nome di « Unione des Fédérations des Syndicats d'Initiative ».

L'organizzazione turistica della Francia si basa oggi sui seguenti cinque grandi raggruppamenti:

a) l'Unione nazionale del Turismo Ufficiale, che comprende l'Office National du Turisme e i due gruppi parlamentari del turismo, rappresentati dai senatori e deputati;

b) l'Unione Nazionale delle Associazioni di turismo attivo, che comprende la società « Touring Club Français », l'« Automobile Club », l'« Alpin Club », ecc.;

c) l'Unione degli elementi economici del turismo, del termalismo e del climatismo, che comprende le compagnie di Reti ferroviarie, di Armatori, la « Chambre de l'Hôtellerie », ecc.;

*) Vedi il Messaggio del Consiglio federale all'Assemblea federale del 2 giugno 1936 su le misure da prendere per un'azione straordinaria di propaganda in favore del turismo (Foglio federale svizzero del 1936, vol. I, pag. 1026 e segg.)

d) la Federazione Termale e Climatica francese, che comprende i Comitati tecnici di cura;

e) l'Unione dei Gruppi scientifici e tecnici del termalismo e del climatismo, che comprende il Sindacato dei medici delle stazioni di cura, l'Unione degli Stabilimenti Termali, l'Istituto d'Idrologia, ecc.

Questi cinque organismi, unitamente all'Unione delle Federazioni dei Sindacati d'Iniziativa, costituiscono la « Confederazione Nazionale del Turismo, del Termalismo e del Climatismo Francese ». È interessante notare che tutti gli elementi attivi del turismo francese sono tra loro coordinati e raggruppati, almeno dal punto di vista rappresentativo, in un grande centro nazionale, che è la « Maison de France » a Parigi. Fulcro della Maison de France è naturalmente l'«Office National du Tourisme» che, a sua volta, è alle dirette dipendenze del Sottosegretario di Stato pel turismo. *)

Il breve accenno all'organizzazione turistica nella Svizzera e nella Francia serve a dimostrare come questi due paesi tipicamente turistici, fossero, già prima della guerra, di gran lunga superiori all'Italia in fatto di attrezzatura dell'industria dei forastieri e come continuino ancor oggi a prestare tutta la loro attenzione ed a sorreggere in ogni modo questo ramo importantissimo della vita economica della Nazione.

---

*) **Auscher et Rozet:** « Urbanisme et tourisme: la fonction des S. d'I. », Paris 1920.

CAPITOLO SECONDO.

Il turismo italiano prima, durante e dopo la guerra mondiale. Conseguenze della guerra sul turismo italiano.

§ 1. Il turismo italiano prima della guerra mondiale.

Ho già accennato più sopra come prima della grande guerra non esistesse in Italia una vera e propria organizzazione turistica. In mancanza di ciò, l'attrezzatura dell'industria dei forastieri era nelle mani di singoli privati direttamente interessati al problema, che pur non mancando di grande volontà e di spirito d'iniziativa, lavoravano in modo alquanto sconnesso.

Il turismo italiano d'anteguerra era tutto basato sulle seguenti principali organizzazioni:

a) Il Touring Club Italiano, fondato nel 1894, con sede in Milano, sorto per iniziativa privata e poi assurto ad importanza nazionale. Oggi, sotto il nome italianizzato di Consociazione turistica italiana, continua a pubblicare riviste, guide e carte geografiche di una perfezione ed eccellenza incontestata. Di questo importante istituto tratterrò in seguito, con maggior ampiezza.

b) Il Club Alpino Italiano, con sede in Torino e numerose sezioni in tutte le regioni d'Italia; è la più antica società turistica italiana, essendo stata fondata già nel 1863.

c) L'Automobil Club Italiano, fondato a Milano nel 1898. Esso è stato eretto in ente morale con R. Decreto del 1926 ed ha trasferito la sua sede a Roma. In quell'occasione ha trasformato, o meglio completato il suo nome in « Reale Automobil Club d'Italia ».

d) L'Associazione per il Movimento dei Forastieri, fondata nel 1903 ed eretta in ente morale con sede a Roma. Più tardi essa assunse il nome di « Pro Italia ».

e) La Società Italiana degli Albergatori, costituita nel 1899 ed eretta in ente morale, con sede a Roma e sezioni nei principali centri turistici. Successivamente assunse il nome di « Asso-

ciazione Italiana degli Albergatori ». Dopo l'avvento del Fascismo, fu trasformata in organizzazione corporativa col nome di « Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo » che raggruppa anche le Agenzie di Viaggio e Turismo. *)

Pur essendo queste organizzazioni d'anteguerra frutto di ottime e pregevoli iniziative, esse non potevano, nel loro complesso, porre l'Italia al livello della Svizzera e della Francia per quanto concerneva la loro attrezzatura turistica.

§ 2. Il turismo italiano durante la guerra mondiale.

Con lo scoppiare della guerra, flagello sociale che sconvolse il mondo intero in ogni campo delle sue attività politiche, economiche e sociali, le industrie turistiche italiane, già tanto fragili nella loro attrezzatura, furono perturbate in modo assai sensibile.

Anzitutto cessarono di scendere in Italia i forastieri cittadini degli Stati divenuti nemici. Inoltre, anche i turisti delle Nazioni alleate od amiche, scemarono ogni giorno più, fenomeno naturale in tempo di ostilità, in conseguenza delle molteplici difficoltà provocate dai singoli governi, dell'introduzione generale dei passaporti e soprattutto del fatto che molti cittadini si trovavano sotto le armi, al servizio della loro Patria in guerra o in istato di neutralità armata. Nè va dimenticato che in tempo di guerra il sorgere delle organizzazioni d' informazioni e di spionaggio, rende le autorità ed i privati molto diffidenti, così che numerosi turisti rinunciano ai viaggi all'estero per non sottoporsi a visite, interrogatori, sospetti ed angherie.

Per di più, la guerra aveva portato in Italia uno scompiglio nei servizi di comunicazioni in conseguenza della mancanza di personale impegnato al fronte. Sotto le armi, infatti, si trovava il personale del treno, dei telegrafi e dei telefoni, tanto se addetto alle linee vere e proprie, quanto alle officine di costruzione, di manutenzione e di riparazione; tutto quanto era reputato materiale di lusso era sacrificato ai bisogni dell'esercito, di modo che il forastiero abituato agli agi rinunciava quasi sempre ad un viaggio che si prospettava inconfortevole.

In tempo di guerra poi, numerosi alberghi vennero chiusi, sia per dissesto finanziario, sia per sequestro, sia per scopi militari, di modo che il turista trovava difficilmente da alloggiare in modo confacente alle sue abitudini ed ai suoi desideri.

---

*) Dati desunti dall'opera del Prof. Mariotti: « Corso di economia turistica ». Roma 1933.

A tutti questi inconvenienti si aggiunga la penuria di generi commestibili d'ogni specie che contribuiva, in modo non trascurabile, ad intralciare ancor più il turismo.

Insomma, durante gli anni di guerra, l'industria dei forastieri ebbe a subire una gravissima crisi, la cui entità non si potrebbe calcolare con sicurezza, data la mancanza di precisi elementi statistici. Ma se la guerra ha influito tanto sfavorevolmente sul turismo ha pur servito a farne meglio risaltare i difetti e le lacune d'organizzazione, ciò che ha dato la possibilità al Governo istaurato nel dopo-guerra di organizzare in modo così encomiabile l'attuale industria turistica italiana, fattore tanto importante per l'economia nazionale.

§ 3. Conseguenze della guerra mondiale sul turismo italiano.

Oltre ad aver rilevato le manchevolezze del turismo italiano, la guerra vittoriosamente conclusa, restituì all' Italia due ridenti regioni eminentemente turistiche: la Venezia Giulia e la Venezia Tridentina. Queste due regioni, già ottimamente attrezzate dal punto di vista turistico, sono predestinate dalla natura e dalla posizione geografica al movimento dei forastieri. Per di più, la guerra stessa le ha rese storicamente celebri, sì da essere frequentate dai turisti d'ogni paese. Il Carso, per esempio, e la vetta del famoso Podgora, sono meta di numerose comitive desiderose di visitare il teatro della grande guerra. La celebre regione del Carnaro, con l' importante centro turistico e mondano di Abbazia, ceduto all'Italia col trattato di pace e la presa di Fiume, hanno arricchito felicemente il patrimonio turistico già così cospicuo della Penisola.

Economicamente, un altro fattore turistico di primordiale importanza, pure derivante dalla guerra, è stata la forte svalutazione della lira che permette ad un gran numero di forastieri provenienti da paesi a valuta alta e per di più in condizioni economiche migliori dell' Italia, di considerare il soggiorno nella Penisola come molto più conveniente che altrove.

Infine, la guerra ha suscitato, in modo generale e in tutti i ceti, il desiderio di viaggiare, sia, in principio, per uscire dai confini strettamente vigilati durante le ostilità, sia per visitare i campi di battaglia, sia per soddsfare a quel bisogno di libertà, di moto, di distrazione dopo il lungo periodo di privazioni, di ansie, di forzata immobilità, e perchè, argomento non trascurabile, la moda è oggi quella di viaggiare e di visitare i paesi stranieri più belli e più rinomati.

P A R T E T E R Z A

ORGANIZZAZIONE E NUOVI MEZZI DEL TURISMO ITALIANO SVILUPPO DELL'ORGANIZZAZIONE TURISTICA NEL DOPO GUERRA

I Preliminari.

Come già dicemmo, prima e durante la guerra, l'industria turistica si fondava soltanto sulle bellezze naturali del Paese e sulle pregevoli ma disperse iniziative di carattere strettamente locale e privato. Una vera e propria politica del turismo in Italia si ebbe solo a contare dall'ottobre 1919, quando, con Regio decreto del 7 settembre e del 2 ottobre dello stesso anno, il Ministero dell'industria e del commercio nominò una Commissione con la precisa mansione di « fare proposte circa lo sviluppo del movimento dei forastieri e l'incremento dell'industria alberghiera ».

Poche settimane dopo, detta Commissione presentava al Governo uno schema di decreto-legge che veniva poi accettato e pubblicato nella « Gazzetta Ufficiale del Regno » in data del 22 novembre. (Il disegno di decreto-legge portava il numero 2099). Tale decreto-legge era stato modellato sul precedente francese che istituiva l'Office National du Tourisme, fondato nel 1910 da Millerand e riorganizzato poi da Sembat nel periodo della guerra. Il decreto veniva convertito in legge il 7 aprile 1921 e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale col numero 610.

Cominciava in tal modo a delinearsi la solida organizzazione del turismo italiano.

Prima di addentrarmi a studiarla particolareggiatamente, ritengo opportuno riassumerne brevemente la genesi, dalle origini fino all'attrezzatura attuale.

CAPITOLO PRIMO.

L'organizzazione attuale del turismo italiano e i suoi enti principali.

§ 1. Breve sguardo sullo sviluppo dell'organizzazione turistica italiana e sua attrezzatura attuale.

Il rapido estendersi del turismo con lo sviluppo dei mezzi di trasporto e di comunicazione, con il moltiplicarsi degli alberghi e degli apprestamenti ricettivi, creò naturalmente nuovi bisogni e nuovi problemi.

Coloro che viaggiavano per diporto, sentirono la necessità di riunirsi non solo per difendere e promuovere i loro interessi di turisti, ma anche per contribuire alla soluzione di quei problemi che andavano affacciandosi e per favorire l'ulteriore sviluppo del turismo stesso.

Fu in tal modo fondato il Touring Club Italiano, oggi conosciuto col nome di Consociazione turistica italiana. Ma ancor prima di questo benemerito ente erano sorte le associazioni alpinistiche, intese a dare incremento e ad organizzare il sano sport della montagna. Nel 1863 venne così fondato il Club Alpino Italiano; poi, con la comparsa dell'automobile sorsero le associazioni automobilistiche: l'Automobil Club di Milano, nel 1898 e l'Automobil Club di Torino, nel 1905. Quest'ultimo venne poi trasformato nel 1926 nel Reale Automobil Club Italiano, più brevemente conosciuto col nome di R. A. C. I. Seguì, in ordine cronologico, la fondazione della Regia Federazione Motociclistica Italiana, già Moto Club d'Italia, sorta nel 1911; la Lega Navale Italiana risale invece già al 1899, mentre la Regia Unione Nazionale d'Aeronautica, già Aero Club d'Italia, venne fondata nel 1911, ed infine, la Regia Federazione Italiana Motonautica, nel 1922.

Parallelamente, fin dagli ultimi decenni del secolo scorso, erano sorti, per iniziativa di privati o di amministrazioni locali, degli organismi destinati al miglioramento ed all'incremento di stazioni balneari, termali o montane, tanto di cura che di soggiorno, che si occupavano anche in modo sporadico della propaganda interna e talvolta, ma raramente, anche all'estero.

In Italia, questi enti avevano preso il nome di « Pro Loco ». Poco a poco, nel loro campo specifico, vi cooperarono le direzioni delle grandi linee ferroviarie e le compagnie di navigazione, convinte ogni giorno più dei vantaggi che loro derivavano dal movimento turistico. Sorsero in pari tempo le prime agenzie di viaggio, alcune delle quali diedero un contributo notevolissimo al turismo con copioso materiale di propaganda e iniziative varie. Alcune giunsero talvolta a creare ferrovie e funicolari proprie, linee di navigazione, alberghi, ecc., sostituendosi così alla mancata o tardiva iniziativa locale.

Cominciarono in tal modo a svilupparsi i viaggi individuali combinati (a forfait), con organizzazione di servizi e con prezzi prestabiliti; i viaggi in comitiva, le crociere, le carovane, ecc.

La prima creazione governativa vera e propria nel dominio turistico italiano è stata la Compagnia Italiana del Turismo, che sotto il nome abbreviato di C. I. T. agisce nel campo turistico commerciale, svolgendo, specialmente all'estero un'estesissima attività a favore del turismo italiano.

La C. I. T., creata con R. D. del 1927, possiede 76 uffici di viaggi e turismo in Italia, 35 all'estero, 14 uffici di informazioni nelle stazioni e ai porti, 30 posti d'interpreti per l'assistenza turistica.

Anche le associazioni degli albergatori, per quanto rivolte prevalentemente alla tutela degli interessi di classe, cooperarono potentemente allo sviluppo del turismo.

La prima società degli albergatori italiani sorse già nel 1899, e dopo un periodo di stasi cagionato dalla crisi del periodo bellico ed immediatamente postbellico, riprese un'attività che andò sempre più aumentando. Dopo il 1925 si trasformò nella Federazione nazionale fascista alberghi e turismo, con sede presso la Federazione fascista dei commercianti.

Anche gli stabilimenti per le cure idrotermali si costituirono in associazioni dopo il 1919. A' sensi la legge sindacale del 3 aprile 1926, essa entrò a far parte della Confederazione dell'industria, come federazione nazionale di categoria.

Le imprese di trasporti terrestri, marittimi ed aerei sono dal canto loro inquadrate nelle rispettive federazioni che ne tutelano gl'interessi e curano lo sviluppo.

Infine, tutte le federazioni interessate al turismo sono rappresentate nella grande Corporazione dell'ospitalità, che manda i suoi deputati alla Camera.

Dopo aver compreso, in epoca relativamente recente, l'importanza che anche dal punto di vista economico il turismo rappresenta per lo Stato, soprattutto pel fatto che la valuta portata dai turisti stranieri contribuisce a ristabilire l'equilibrio della bilan-

cia commerciale, e la necessità di un intervento per disciplinare e favorire un fenomeno che era diventato ormai grandioso, l'Italia istituì nel 1919 l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche (E. N. I. T.), col compito preciso di studiare il movimento dei forastieri, di promuoverne lo sviluppo con un'adeguata propaganda all'estero e di coordinare la sparsa azione degli enti, delle associazioni e delle varie imprese sorte per favorire il turismo e migliorarne l'organizzazione ricettiva.

L'attrezzatura italiana del turismo si delinava così per sommi capi e raggiungeva a poco a poco la struttura attuale.

Oggi, in Italia, l'organo statale per il turismo è la Direzione generale per il turismo, istituita con regio decreto legge del 21 novembre 1934, numero 1851, e dipendente dal Ministero della stampa e della propaganda.

Esso ha fra i suoi organi direttivi il già citato Ente Nazionale per le industrie turistiche, istituito con regio decreto legge del 22 novembre 1919, numero 2099, convertito in legge il 7 aprile 1921, numero 610, modificato con regio decreto legge del 31 gennaio 1929, numero 187, e con regio decreto legge del 3 dicembre 1934, num. 1925.

La Direzione generale per il turismo ha il compito di dirigere e coordinare tutte le attività concernenti il turismo; di promuoverne lo sviluppo e di vigilare sugli enti, istituti, organizzazioni e comitati che svolgono la loro azione nel campo turistico. Organo di studio e organo consultivo della Direzione stessa è il Consiglio centrale del turismo.

Gli organi statali centrali sono coadiuvati alla periferia dagli organi provinciali e locali. In luogo dei Comitati provinciali del turismo, istituiti con decreto del Capo del Governo del 7 luglio 1932 in seno ai Consigli provinciali dell'economia corporativa, sono stati creati, con regio decreto del 20 giugno 1935, gli Enti provinciali del turismo, alla diretta dipendenza del Ministero della stampa e della propaganda, con sede presso i Consigli provinciali dell'economia corporativa. Essi hanno il compito precipuo di coordinare e disciplinare nell'ambito della provincia l'attività dei vari organismi che hanno interesse allo sviluppo del turismo e specialmente delle aziende autonome di cura, soggiorno e turismo e di promuovere e coordinare da un lato la propaganda e dall'altro lo studio dei provvedimenti intesi a favorire lo sviluppo dell'economia turistica provinciale.

Le aziende autonome, succedute in generale alle Pro Loco e istituite con regio decreto legge del 15 aprile 1926, numero 765, sono state create per la propaganda e il miglioramento turistico delle località riconosciute con regio decreto come Stazioni di cura, soggiorno e turismo. Tale riconoscimento è condizionato alla presen-

tazione di alcuni requisiti minimi, riguardanti l'industria degli alberghi, gli impianti igienico-sanitari, l'esistenza di luoghi di ritrovo, l'ammontare della tassa di soggiorno percepita, ecc. Nelle località che pur possedendo bellezze artistiche e naturali, non hanno una sufficiente attrezzatura, possono sorgere soltanto associazioni locali che abbiano un'azione simile a quella delle aziende autonome; esse prendono l'antico nome di associazioni « Pro Loco » e sono sottoposte a riconoscimento ufficiale da parte della Direzione del turismo.

La Direzione generale del turismo ha inoltre creato proprie delegazioni all'estero, con il compito precipuo di svolgere un'attiva propaganda in favore dei viaggi in Italia. Nelle principali città dell'Europa e dell'America la delegazioni dispongono di ben attrezzati uffici d'informazioni turistiche per il pubblico.

Allo scopo principale di promuovere gli studi e le provvidenze generali per tutelare gl'interessi e per mantenere e sviluppare l'organizzazione delle stazioni di cura, soggiorno e turismo, è costituito presso il Ministero dell'interno il Consiglio centrale delle stazioni di cura, soggiorno e turismo.

Fra le molteplici provvidenze a favore del turismo, non va dimenticata la tutela delle bellezze della natura e del panorama, dei parchi e degli immobili di particolare interesse storico, disposta dalla legge del 4 giugno 1922, numero 778. Con regio decreto del 22 dicembre 1932, è stata istituita presso il Ministero dell'educazione nazionale la Consulta per la tutela delle bellezze naturali, chiamata a dare il proprio parere su tutte le opere intraprese per la conservazione e la valorizzazione delle bellezze naturali e panoramiche e d'immobili di particolare interesse. *)

Infine, presso l'università di Roma, nel Regio Istituto di scienze ecònomiche e commerciali, è stata istituita una cattedra di economia turistica, affidata presentemente al chiarissimo Prof. Angelo Mariotti, Direttore generale dell'Ente Nazionale per le le Industrie Turistiche.

Per quanto concerne le attività turistiche nelle Colonie italiane, quelle concernenti la Libia sono coordinate dall'Ente Turistico ed Alberghiero della Libia (E. T. A. L.), con sede nella città di Tripoli, istituito con regio decreto del 31 maggio 1935, numero 1410, che ha anche lo scopo di gestire alberghi e svolgere ogni altra attività diretta a dare il migliore incremento al turismo nella Quarta sponda.

---

*) Dati desunti dall'articolo di **Mario Bertarelli**, in « Enciclopedia Italiana » Vol. XXXIV. Roma 1937.

Al turismo nelle Isole italiane dell'Egeo sopraintende l'Ufficio Propaganda e Turismo del Governatorato di Rodi.

Anche il turismo interno ha ricevuto impulso vigorosissimo in questi ultimi anni, soprattutto attraverso le previdenze intese all'educazione della gioventù, come l'Opera Nazionale Ballilla, la Gioventù del Littorio, il Guf, e delle masse lavoratrici, come l'Opera Nazionale Dopolavoro. Furono così istituiti i treni popolari, le crociere di fine settimana, i viaggi in comitiva, le colonie marine e montane, i campeggi, i raduni, ecc.

§ 2. I principali enti del turismo italiano.

L'organizzazione turistica italiana venne dunque posta, come vedemmo più sopra, alle dirette dipendenze del Ministero della Cultura popolare, il quale si compone di 7 o 8 Direzioni generali. Fra queste sono pure compresi: la Stampa (estera e italiana), l'Ente Italiano Audizioni Radiofoniche l'Istituto cinematografico nazionale L. U. C. E.

La Direzione generale del Turismo si suddivide a sua volta in due grandi rami: l'Ente Nazionale Industriale Turistiche (E. N. I. T.) e la Direzione Enti Provinciali per il Turismo (D. E. P.), con compiti ben distinti e definiti, come vedremo studiando gli enti singolarmente.

Organi consultivi del turismo sono il Consiglio centrale per il turismo e il Comitato centrale delle stazioni di cura, soggiorno e turismo.

Organi di competenza economica-corporativa sono la Federazione Alberghi e Turismo e la Federazione degli esercenti l'Industria idro-termale.

Altri istituti agenti nei vari settori del turismo sono, avantutto la Consociazione turistica italiana, già Touring Club italiano, i vari Club e Associazioni sportive, il Reale Automobil Club Italiano, la Lega Navale Italiana, l'Istituto Coloniale Fascista, le Associazioni per lo sviluppo turistico regionali, provinciali e locali.

La parte commerciale-turistica è egregiamente sbrigata dalle varie Agenzie di viaggi e turismo dipendenti dall'E.N.I.T. e dalla C. I. T.

Vediamo ora di studiare più da vicino gli enti e le istituzioni maggiori.

I. L'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche (E.N.I.T.)

Istituzione ed organizzazione.

L'E. N. I. T. è stato costituito con la legge del 7 aprile 1921, numero 610.

Giuridicamente esso costituisce un organo a forma di ente parastatale; esso è organo esecutivo e come tale sta a capo di tutta la politica turistica italiana, dipendente dalla Direzione generale del Turismo in Roma.

I compiti e le funzioni dell' E.N.I.T. sono precisati nella terza parte del decreto-legge numero 2099, del 12 ottobre 1919. Questa data è la pietra miliare della nuova politica del turismo in Italia.

Al momento della fondazione di questo istituto si provvide al suo finanziamento nel modo seguente:

a) un contributo annuo permanente di mezzo milione di lire sul bilancio del Ministero dell'Industria e del Commercio (ora Ministero delle Corporazioni);

b) una tassa turistica sui conti d'albergo, nella misura di lire 0,10 se l'importo non è superiore a L. 50, di L. 0,20 se l'importo supera le 50 lire e di L. 0,20 per ogni successivo importo di 100 lire o sua frazione. Tale tassa turistica, le cui norme di applicazione erano entrate in vigore il 1° gennaio 1921, venne poi soppressa con regio decreto del 18 marzo 1923 e sostituita (per quanto concerne i proventi) da un contributo di un milione sullo stesso bilancio in cui era stanziato il primo mezzo milione di dotazione fondamentale.

Per il raggiungimento dei suoi fini, l'E. N. I. T. raccoglie e pubblica notizie e informazioni relative al turismo nel Regno, nelle Colonie ed all'estero;

promuove e coordina la propaganda culturale e pubblicitaria all'interno e all'estero per favorire il movimento dei forastieri e la svolge direttamente mediante l'edizione di cartelli, monografie, guide, carte, piante e riproduzioni grafiche e fotografiche di ogni genere, anche in partecipazione con le amministrazioni statali e gli enti parastatali o pubblici che vi abbiano interesse, come le Ferrovie dello Stato, le Compagnie di Navigazione, l'Istituto cinematografico L. U. C. E., ecc.;

provvede, d'intesa o per incarico dell'Istituto centrale di statistica, agli studi, alle indagini, alle rilevazioni ed alle elaborazioni

relative alla statistica dei viaggiatori, servendosi a questo scopo della collaborazione degli organi delle Amministrazioni dello Stato, dei Consigli provinciali dell'economia, delle Aziende autonome dei luoghi di cura, di soggiorno e di turismo e degli altri enti locali in grado di concorrervi;

tutela e favorisce l'incremento delle industrie alberghiere e turistiche in Italia e nelle sue Colonie, sia studiando nei loro vari rapporti le condizioni e i bisogni dei mezzi di comunicazione e di trasporto, i servizi doganali, il traffico commerciale nel suo complesso, le particolari necessità di credito, sia valendosi di ogni altro mezzo opportuno;

dà impulso all'istruzione tecnica professionale turistica ed alberghiera, con l'istituire e sovvenzionare insegnamenti superiori di economia turistica, scuole o corsi tecnici e pratici per la preparazione ed il perfezionamento del personale d'albergo e degli uffici di viaggio di ogni categoria;

affianca l'azione degli organi sindicati e delle organizzazioni professionali turistiche ed alberghiere;

incoraggia e stimola le iniziative tendenti al miglioramento degli ambienti, degli alberghi, delle stazioni ferroviarie, dei servizi di trasporto e delle comunicazioni d'ogni genere;

organizza viaggi d'istruzione, di studio, di propaganda, rivolti a far conoscere le caratteristiche naturali, le bellezze paesistiche ed artistiche, le risorse economiche e le manifestazioni di indole culturale dell'Italia;

collabora con le pubbliche Amministrazioni o con gli enti competenti alla partecipazione delle industrie turistiche ed alberghiere, alle esposizioni, fiere, mostre nazionali ed internazionali;

svolge vasta e continua azione di propaganda aeronautica;

concorre all'attuazione delle iniziative di carattere nazionale ed ufficiale che possano contribuire allo sviluppo del turismo e particolarmente a quelle che anche a tal fine prendessero la Consociazione turistica italiana, l'Istituto nazionale L.U.C.E., il Reale Automobile Club d'Italia, il Comitato olimpionico nazionale italiano, l'Azienda autonoma statale della strada, l'Istituto nazionale delle esportazioni, l'Istituto nazionale delle assicurazioni, l'Ente nazionale per le piccole industrie, le Aziende autonome demaniali e le Amministrazioni dei Parchi nazionali;

propone i provvedimenti necessari all'incremento delle industrie turistiche e all'eliminazione di inconvenienti o deficienze dannose alle industrie stesse;

dà parere sulle questioni e sui provvedimenti che vengano sottoposti al suo esame;

adempie ad ogni altro compito che abbia lo scopo di promuovere il progresso delle industrie predette.

Per l'esercizio delle sue attività l'E. N. I. T. può valersi di ogni mezzo idoneo, non esclusa la partecipazione ad altri enti aventi fini analoghi, ed ha in genere, facoltà di eseguire qualsiasi operazione che abbia relazione od attinenza con i propri fini.

L'esercizio delle attività indicate è effettuato dall'E. N. I. T. per mezzo della sua organizzazione centrale, e per mezzo delle Delegazioni all'estero, di cui tratterò in seguito.

Il nuovo Statuto dell' E. N. I. T. di cui ho dato sopra un riassunto, data la grande importanza dell'Istituto stesso, è stato approvato con Regio Decreto-Legge 3 dicembre 1934, portante il No. 1925.

Uno dei compiti principali dell'E. N. I. T. già dalla sua fondazione doveva essere l'azione di propaganda turistica all'estero. Sin dall'inizio della sua attività, si verificava una stretta collaborazione tra l'E. N. I. T. e le Ferrovie dello Stato, collaborazione vera e propria e di massima importanza. Dei servizi di biglietteria e di informazioni vennero istituiti; questi uffici, riuniti in un Consorzio Nazionale collegato direttamente coll' E. N. I. T. ebbero un'importanza capitale per la propaganda turistica, per la vendita e la diffusione di ogni sorta di stampati e di opuscoli (portanti le sigle E.N.I.T. e F. S. (Ferrovie dello Stato). Il ricavo della vendita di questi stampati servì anche di mezzo di potenziamento finanziario dell' E. N. I. T., a completamento dell'esigua dotazione di fondi ad esso spettante. Questi uffici E. N. I. T. a scopo di propaganda e lucrativo, mentre rendevano ottimi servigi alla causa turistica erano però visti di mal'occhio dalle già esistenti agenzie di viaggio e dagli alberghi, i quali, invece di considerare l' E. N. I. T. come l'organo centrale di assistenza e di protezione dei loro interessi, vedevano in esso un temuto concorrente, appoggiato com'era dalla parastatalità e dalla diretta collaborazione ferroviaria. Anche questo attrito doveva però cessare immediatamente a mezzo di un opportuno decreto governativo del marzo 1927, mediante il quale l'attività commerciale dell' E. N. I. T. veniva separata da quella propagandistica. All' E. N. I. T. venne da quel momento affidata la funzione della propaganda turistica mentre il consorzio dei suoi uffici di viaggio e turismo veniva affidato alla costituenda Società Anonima C. I.T. (Compagnia Italiana pel Turismo. Di questo importante ufficio turistico-commerciale seguirà un paragrafo a parte.

Venuta a mancare una diretta rappresentanza dell' E. N. I. T., in seguito al nuovo decreto governativo, si creò nel 1927 l'istituzione dei « Delegati dell' E. N. I. T. » per la propaganda turistica all'estero. Questi organi, aventi esclusivamente mansione di disinteressata propaganda turistica nazionale, vennero fondati in tutti i centri prin-

cipali esteri. Nel 1929, una sistemazione più organica rese più proficua la collaborazione delle rappresentanze dell'E. N. I. T. all'estero. La carica di Delegato dell'E. N. I. T. all'estero, è generalmente onorifica e gratuita: vengono rimborsate solo le spese di propaganda, spese che di solito sono corrisposte sotto forma di assegno annuo a forfait. Compito principale del Delegato è di diffondere con discernimento il materiale di propaganda che gli viene inviato dall'E. N. I. T. o da altri enti turistici, se l'E. N. I. T. lo consente. Inoltre egli deve effettuare la propaganda turistica con tutti i mezzi a sua disposizione e tenersi in relazione con gli Enti e circoli turistici del Paese in cui risiede e in modo speciale con gli uffici di viaggio. Egli deve naturalmente mantenere ottimi rapporti con le rappresentanze diplomatiche e consolari, con le organizzazioni italiane all'estero, colla stampa, con le autorità del Paese di residenza; in special modo stima di grande utilità per la propaganda turistica, la cordiale collaborazione con le Camere di Commercio italiane. Di solito le delegazioni dell'E. N. I. T. vengono affidate a funzionari dipendenti dalle rappresentanze diplomatiche e consolari, come a Budapest, a Buenos Aires, a Copenhagen, a Lisbona, a Oslo, a Rio de Janeiro, e Santiago, a Tallinn, a Varsavia; oppure alle Camere di Commercio Italiane, come a Zurigo, a Beirut, a Berlino, al Cairo, a Caracas, a Istanbul, a Lussemburgo.

Il servizio informazioni è inoltre uno dei compiti maggiori del Delegato. Egli deve saper dare i più ampi ragguagli su ciò che riguarda l'organizzazione di viaggi e soggiorni in Italia. Pure il Delegato deve informare la Direzione generale dell'E. N. I. T. inviando rapporti sulla situazione turistica del paese di residenza, segnalando ogni pubblicazione o notizia che possa recar danno alla propaganda turistica nazionale.

Nonostante l'attività svolta dai delegati dell'E. N. I. T. in Italia si faceva sentire la mancanza di veri e propri uffici aventi contatto col pubblico. Gli uffici di viaggio e turismo che dal 1927 avevano assunto una certa autonomia e avevano solo carattere commerciale, venivano a perdere in parte quella linea di obbiettività e di disinteresse che un ufficio di pura informazione turistica deve mantenere.

Altri paesi invece, turisticamente in concorrenza coll'Italia, possedevano già nelle maggiori capitali estere, uffici di informazioni e di propaganda. L'E. N. I. T. da parte sua, non era in grado di assumersi altri gravami finanziari. Un decreto del Governo, in data 31 gennaio 1929, arrivò molto opportunamente a rafforzare sensibilmente la posizione finanziaria dell'E. N. I. T. Infatti, mediante tale decreto, il contributo finanziario dello Stato venne aumentato di altre 600.000 lire annue sul bilancio del Ministero delle Comunicazioni per conto dell'Amministrazione ferroviaria e di lire 100.000 annue sul bilancio del Ministero dell'Interno per conto delle Sta-

zioni di cura, soggiorno e turismo; a ciò il decreto aggiungeva anche un finanziamento annuo di 2 milioni e mezzo di lire a carico degli organismi economici interessati al turismo, attraverso le rispettive organizzazioni sindacali o di categoria. Con quest'ultimo provvedimento il sistema corporativo italiano veniva fatto partecipare all'organizzazione del turismo nazionale.

Le entrate annue complessive dell'E. N. I. T. venivano così a raggiungere la somma di 4.700.000 lire. Con tale ammontare si potè provvedere all'istituzione di qualche ufficio d'informazione e di propaganda. Il primo di essi venne aperto all'inizio del 1931 a Nuova York. *)

Con decreto del 23 marzo 1931, il Capo del Governo che seguiva con la massima attenzione il fenomeno turistico, istituiva il Commissariato per il Turismo. Il decreto completava tutte le misure di vigilanza e di controllo su tutte le organizzazioni e sui comitati nazionali, regionali, provinciali o locali del turismo, sulle aziende autonome, sulle industrie alberghiere, sulle agenzie e sugli uffici turistici. Esso assegnava inoltre al Commissariato del Turismo, oggi Direzione generale del Turismo (come vedemmo più sopra), il compito di impartire le direttive da eseguirsi dalle varie Amministrazioni dello Stato e dagli Enti, Istituti e Organizzazioni che svolgono attività nel campo turistico.

Per conseguenza, le competenze della Presidenza e del Consiglio d'Amministrazione dell'E. N. I. T., venivano deferiti al Commissariato per il Tursmo, l'E. N. I. T. veniva effettivamente riconosciuto come l'organo esecutivo del Commissariato stesso. Tale riconoscimento faceva sì che l'E. N. I. T. si vedesse aumentate le sue possibilità d'azione in modo da poter potenziare la sua organizzazione all'estero, con sommo vantaggio di tutto il turismo nazionale.

All'Ufficio di Nuova York si aggiunsero così, di mano in mano l'ufficio di Bruxelles, poi quello di Buenos Aires, di Budapest, di Londra e così via.

Le rappresentanze dell'E. N. I. T. all'estero sono oggi 330. In Europa esse esistono: in Albania, Belgio, Cecoslovacchia, Danimarca, Danzica, Finlandia, Estonia, Francia, Germania, Grecia, Inghilterra, Jugoslavia, Lettonia, Lussemburgo, Norvegia, Olanda, Polonia, Portogallo, Romania, Svezia, Turchia, Ungheria e Svizzera. Gli uffici E. N. I. T. in Isvizzera sono installati a Zurigo, Bahnhofstrasse 80, a Ginevra, Place Longemalle 2 e a Lugano, Via Monteceneri.

Uffici e delegazioni esistono poi in Africa, e più precisamente in Algeria, Egitto, Marocco, Sud Africa, Sudan Anglo-Egiziano e Tunisia.

---

*) **Prof. Mariotti:** Opera citata.

In Asia, l'E. N. I. T. è rappresentato in Cina, nelle Colonie Britanniche, nell'Impero Indiano, nelle Indie Olandesi, nell'Indocina Francese, nelle Isole Filippine, in Palestina, nel Siam, nella Siria e nel Libano.

In Australia esiste una delegazione dell'E. N. I. T. presso la Camera di commercio italiana, a Sidney.

Nell'America del Nord esistono uffici a Nuova York, Chicago e San Francisco, per gli Stati Uniti, e ad Ottava e Montreal, per il Canadà.

Nel Centro America, esistono Delegazioni a Costarica, Cuba, Guatemala, Brasile, Colombia, Perù, Equatore, Uruguay e Venezuela ed un importante ufficio a Buenos Aires per l'Argentina. *)

II. La Compagnia Italiana pel Turismo (C.I.T.)

Costituzione e scopo.

Essendosi col tempo fatto sentire sempre più grande il bisogno di togliere agli uffici dell'Ente Nazionale Industrie Turistiche il carattere speculativo-commerciale che gli conferivano le agenzie di viaggio, il Governo italiano costituì, con decreto legge del 17 marzo 1927 una società anonima che prese il nome di Compagnia Italiana del Turismo (C. I. T.) e che ebbe la sua sede in Roma.

Con decreto del 6 agosto 1926, numero 1430, mentre costituiva la società suindicata, il Governo stabiliva che l'E. N. I. T. potesse essere autorizzato dal Ministero per l'Economia Nazionale a partecipare ad imprese che abbiano per fine l'esercizio di agenzie di viaggio o di uffici di turismo, con modalità che sono poi state fissate con regio decreto del 27 novembre 1926.

Con decreto del 17 febbraio 1927, il Governo italiano autorizzava poi la partecipazione dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, del Banco di Napoli e del Banco di Sicilia alle imprese suddette.

Sorse in tal modo la C. I. T. che si sostituì all'E. N. I. T. in certe attività turistiche-commerciali, come la vendita di biglietti ferroviari e di navigazione e che perciò ha le sue succursali anche all'estero.

Scopi della Compagnia Italiana del Turismo, sono dunque la gestione di uffici di viaggi e turismo, di agenzie di viaggio e di navi-

*) Vedi « Bollettino Ufficiale del turismo », edizione dell' ENIT, Roma 1938.

gazione, nonchè la gestione di biglietterie ferroviarie e di tutti i servizi attinenti al turismo nazionale ed internazionale, compresi quindi, anche i servizi bancari.

L'E. N. I. T., mentre partecipava alla fondazione della C. I. T. cedeva a quest'ultima tutta l'organizzazione del Consorzio per gli Uffici di Viaggi e Turismo. Lo statuto della nuova Società, prevedeva che gli utili netti derivanti dalla gestione della Società stessa, dovessero essere destinati ogni anno all'incremento della propaganda turistica a mezzo dell'E. N. I. T. Con questa separazione di mansioni delle due grandi Società, ambedue si vedevano potenziate nel loro scopo e nelle loro funzioni. L'E. N. I. T. poteva svolgere con maggiore obbiettività e intensità i compiti di propaganda turistica e la C. I. T. nella sua attività prettamente commerciale, si vedeva assicurata una perfetta libertà d'azione che le permetteva un più ampio sviluppo degli affari. Con questo provvedimento non cessavano però le contrarietà tra le altre grandi organizzazioni di viaggi e turismo e l'E. N. I. T. dato che questa società avrebbe protetto la C. I. T. che assumeva quasi carattere ufficiale. Infatti in un primo tempo sembrava che l'E. N. I. T. dovesse partecipare al capitale azionario della Consociazione Turistica Italiana, ciò che serviva a tener desto l'attrito con le altre organizzazioni di viaggi e turismo. Ben presto si venne però ad una felice soluzione con la perfetta scissione dei due grandi Enti e con la cessione della partecipazione azionaria dell'E. N. I. T., così da assicurare la continuazione dell'attività della C. I T. nel campo strettamente commerciale. Di quest'ultima grande impresa fa parte una rappresentanza ufficiale delle Ferrovie dello Stato; essa è amministrata da un Consiglio composto di membri del Governo ed alti funzionari dello Stato. All'estero esistono pure organismi tipo C. I. T. come per esempio la Compagnie Française du Tourisme, in Francia; in Germania il « Mittel Europäisches Reisebureau » (M. E. R.), la Cet in Spagna, l'Orbis in Polonia, ecc.

Accanto alla C. I. T. in Italia esistono numerosi altri Uffici ed agenzie di viaggio, esercitate da ditte nazionali ed estere.

La Ditta Chiari-Sommariva, per es. ha propri uffici turistici a Roma, Genova, Milano, Vicenza, Montecatini.

L'Istituto Italiano di Turismo e Propaganda (Turisanda) si dedica particolarmente all'organizzazione di viaggi in comitiva e di crociere.

La Cook e American Express Co. è la compagnia straniera e internazionale più importante che esista in Italia.

Questa società ha contribuito in modo considerevole allo sviluppo di iniziative turistiche in Italia. La Compagnia internazionale dei Vagoni letto, si è fusa nel 1932 con la Cook. *)

*) **Mariotti**, op. cit.

III. La Consociazione turistica italiana (già Touring Club Italiano)

Sue origini, organizzazione e scopo.

Come le consimili associazioni estere, questa associazione che è fra le più potenti d'Italia e che riveste carattere nettamente nazionale per la sua vasta penetrazione in tutte le classi sociali, nacque dal ciclismo e appunto col nome di « Touring Club ciclistico italiano » essa si costituì in Milano l'8 novembre 1894 ad opera di un manipolo di appassionati della bicicletta, i quali intuirono nel nuovo mezzo di sport un potente strumento di turismo.

Caratteristiche dell'associazione sono fin dall'origine: la modesta quota sociale (fino al 1896 L. 5 annue; dal 1897 al 1919 L. 6; dal 1920 al 1926 L. 10; oggi L. 15 annue) e il fatto di avere i soci sempre relazioni dirette con la sede centrale, da cui ne consegue l'unità assoluta delle direttive.

Essa ha alla sua testa un presidente e due vicepresidenti, assistiti da un consiglio d'amministrazione di 25 membri, le cui prestazioni sono assolutamente gratuite. Diecimila consoli, che prestano anch'essi la loro opera disinteressatamente, stabiliscono i vincoli di amicizia e di collaborazione tra la periferia e il centro amministrativo della Consociazione Turistica Italiana.

I soci, che nel 1894 erano 784, aumentarono a 20915 nel 1900, a 83.603 nel 1910, a 162.336 nel 1920, a 400.975 nel 1930 e nel 1936 a circa 475.000. Cosa notevolissima e che non ha riscontro in alcuna associazione italiana o straniera: più della metà dei soci del Touring Club sono soci vitalizi. Il patrimonio (vitalizi e risparmi) segue questa linea ascendente: 1895 L. 348; 1900 L. 99525; 1910 L. 851335; 1920 L. 4.190.775; 1930 L. 28.496.167; 1934 L. 40.081.903. L'istituzione non riceve contributi che dai propri soci ed ha quindi carattere privato: solo ad essi è dovuta la creazione di questo importante organismo turistico. Nel 1900, quando l'automobilismo era ai suoi inizi e il Consiglio del Touring ne intuì l'immancabile sviluppo, il nome del sodalizio si semplificò in T. C. I. Già a questa data, dopo soli 6 anni dalla sua fondazione, il Touring era penetrato nella vita del paese con manifestazioni di sempre maggior risonanza: le gite in ogni parte del paese e delle isole e le grandi adunate ciclistiche.

La propaganda per la fratellanza interregionale dei turisti italiani fu uno dei più simpatici temi affrontati nei primi 40 anni di vita dell'associazione; si ebbero a centinaia convegni del T. C. I. nazionali e regionali. In secondo luogo è da ricordare la creazione di una letteratura turistica prima quasi inesistente in Italia. Importante è stata la creazione della grande Carta d'Italia, al 250.000 in 62 fogli, della Guida d'Italia in 18 volumi e della collana « Attraverso l'Italia ». La distribuzione gratuita ai soci, oltre che incoraggiare la passione dei viaggi, ha giovato non poco alla diffusione della cultura.

L'automobilismo italiano ha trovato nelle carte alle più varie scale, e specialmente in quelle al 250.000, al 650.000 e nella carta automobilistica al 200.000 in 30 fogli, strumenti agili e modernissimi. All'escursionismo e all'alpinismo servirono i 16 fogli della carta delle zone turistiche d'Italia al 50.000. Di alcuni di questi fogli è stata preparata una speciale edizione con itinerari sciistici. Accanto alla ventina di volumi della Guida d'Italia in italiano, si ricordano i 12 volumi della « Guida d'Italia per gli stranieri » (edizione francese, inglese, tedesca, esperanto), il 1° volume dell'America Latina (Argentina, Paraguy, Uruguay), i 7 volumi della Guida ai campi di battaglia, i 3 volumi della Guida « Da rifugio a rifugio », i 5 della Guida delle strade di grande comunicazione, i 6 della Guida pratica ai luoghi di soggiorno e cura d'Italia e una Guida breve d'Italia in 3 volumi. Nel 1934 è stata iniziata, in collaborazione con il Club Alpino Italiano la nuova « Guida dei monti d'Italia », descrizione ampia e omogenea delle Alpi e dell'Apennino che costituisce uno strumento per l'educazione alpinistica della gioventù. All'opera di divulgazione culturale, particolarmente geografica, contribuisce la rivista mensile « Le vie d'Italia » la cui raccolta rappresenta la storia del turismo in Italia dal 1895 in poi. Un altro contributo, il più importante di tutti dal punto di vista scientifico, ha dato il Touring alla cultura geografica, non soltanto attraverso le pubblicazioni turistiche, ma con una produzione specifica di un grande Atlante Internazionale che apparve subito come il più moderno e il più aggiornato degli atlanti di consultazione esistenti e fu oggetto, a breve intervalli, di nuove edizioni. Infine, meritano di essere ricordate altre attività svolte dal sodalizio a favore delle più varie forme e manifestazioni del turismo, o che ad esso si collegano come l'escursionismo, il turismo in montagna e il campeggio, il turismo ciclistico e motociclistico, quello automobilistico, nautico e coloniale, i servizi della circolazione stradale, d'itinerari e d'informazione, il servizio cartelli e segnalazioni stradali, il climatismo e il termalismo, l'igiene e l'urbanismo, la tutela dei paesaggi e dei monumenti, le collezioni d'arte e i musei, la fotografia turistica, l'assistenza medica e legale in caso d'infortuni su strada, i servizi internazionali dei trittici e molti altri ancora. Alle strade, necessario presupposto del turismo,

la Consociazione Turistica Italiana dedica particolare attenzione: fino dal 1903 fu istiuita la « Commissione per il miglioramento delle strade » di cui fanno parte tecnici e funzionari preposti all'amministrazione delle strade; i preblemi tecnici stradali sono discussi nella rivista « Le strade »; nel 1920 la Consociazione ha fondato l'Istituto sperimentale stradale, dal 1928 gestito in comune dalla Consociazione turistica dal Reale Automobile Club d'Italia; il servizio delle segnalazioni stradali ha collocato sulle strade d'Italia e delle colonie circa 300.000 cartelli indicatori.

L'attrezzamento alberghiero ha avuto dalla Consociazione impulso e direttive. Essa ha costituito e favorito scuole di avviamento professionale alberghiero; ha organizzato mostre alberghiere all'Esposizione internazionale del 1911 e una parmanente ne mantiene alla Fiera Campionaria di Milano; ha indetto concorsi per il miglioramento dei piccoli alberghi; ha pubblicato un Manuale dell'Industria alberghiera e altre operette minori di propaganda igienica e alberghiera; infine pubblica una rivista speciale « L'albergo in Italia ». Dei problemi forestali, del ripopolamento della montagna, trattano alcune pubblicazioni illustrate di propaganda, nonchè una rivista mensile « L'Alpe ».

L'idea civile e nazionale, che fu sempre ed è l'anima dell'associazione era destinata non solo a informare di sè tante varie attività di carattere pratico, ma quasi necessariamente, anche ad agire nella sfera della cultura nazionale. Cresciuti i mezzi materiali e tecnici, la Consociazione seppe valersi infatti dell'influenza acquistata su larghe masse di pubblico per creare non solo una mentalità turistica, presupposto d'ogni progresso in questo campo, ma anche per diffondere una più precisa conoscenza dell'Italia sotto l'aspetto turistico, geografico, artistico ed economico, apportando un contributo non esiguo alla cultura italiana.

Nel 1927, in omaggio alla lingua ed alla coltura italiana, il nome anglicizzante di Touring Club venne mutato in quello italianissimo di Consociazione Turistica Italiana.

Un altro nuovo provvedimento fu preso nel 1938 con la modificazione di vari articoli dello Statuto Sociale. Infatti da quell'anno venne deciso l'aumento delle tasse sociali che per i Soci annuali residenti nel Regno fu da L. 15 a L. 22, e per i Vitalizi da L. 250 a L. 350. Alla fine dell'anno 1937 la Consociazione Turistica Italiana contava 476.838 soci fra i quali 252.291 vitalizi.

Fra le attività svolte in questi ultimi anni dalla Consociazione Turistica Italiana, meritano di essere segnalate anzitutto le pubblicazioni periodiche: la più importante di esse, « Le Vie d'Italia », rispecchia fedelmente la vita della Consociazione nelle sue molte e diverse manifestazioni. Presiedono alla sua redazione concetti sem-

plici e chiari : si cerca di aumentare il numero dei lettori attraverso un costante perfezionamento della collaborazione, dell' estetica e e della tecnica tipografica.

La Rivista « Le Vie del Mondo » ha visto in questi ultimi anni crescere notevolmente il numero dei suoi abbonati, grazie non soltanto alla copiosa originale iconografia e al vivace svolgimento della materia, ma altresì alla sua opera di divulgazione geografica a mezzo di articoli sugli aspetti, costumi, attività dei diversi paesi del mondo, ed alla trattazione di problemi internazionali fra i più attuali.

Nell'anno 1937 è stata iniziata la distribuzione gratuita ai Soci del primo volume della « Guida Breve d'Italia », destinata ai viaggiatori frettolosi. Questa pubblicazione, specie di quintessenza della grande « Guida d' Italia », descrive rapidamente e sistematicamente tutta l' Italia in 3 volumi di mole ridotta. Essa risponde alle esigenze di un nuovo aspetto del turismo odierno, che ormai si è diffuso in tutti i ceti sociali. Si è quindi offerto al viaggiatore frettoloso uno strumento adatto, limitato alle ridotte disponibilità di tempo.

La « Guida d'Italia » ha compiuto un grande passo decisivo verso il suo definitivo rinnovamento. Infatti, nel 1937, sono usciti i volumi « Marche », « Umbria », « Libia », « Sicilia », « Isole Minori », « Firenze e Dintorni », e nei primi mesi del 1938 sono usciti i volumi « Abruzzi e Molise » e « Lucania e Calabria ». La nuova serie totale comprende 24 volumi che descrivono, come unità a sè stanti, le regioni e i massimi centri d'arte e di vita italiana, quali Roma, Firenze e Napoli con i loro dintorni, nonchè i possedimenti italiani dell'Egeo, la Libia e l' A. O. I. (Africa Orientale Italiana). Quanto prima usciranno i volumi « Campania » e « Puglie ».

La preparazione della guida dell' A. O. I., già a buon punto, costituirà uno strumento veramente utile sia per gli Italiani che risiedono nelle nuove terre conquistate dall'Italia, sia per chiunque desideri notizie precise sull' Impero.

La propaganda alberghiera da parte della Consociazione Turistica Italiana ha il suo organo nella rivista « L'Albergo in Italia ». Questa pubblicazione che nel 1936 era trimestrale, è stata ora resa bimestrale. Questi fascicoli rappresentano un'apprezzata raccolta di studi tecnici e disposizioni legali, la cui utilità è resa maggiore dall'attualità dei programmi di rinnovamento e sviluppo dell'attrezzatura alberghiera. La Rivista, molto diffusa fra gli Albergatori, mantiene vivi i rapporti di collaborazione fra questi e il Sodalizio, creando continue occasioni di consultazione tecnica per facilitare i perfezionamenti che meglio rispondano alle esigenze del turismo. La Consociazione Turistica Italiana ha organizzato anche nel 1937 la « Mostra delle Forniture Alberghiere ».

La propaganda forestale è stata svolta e si svolge tutt'ora a mezzo della Rivista « L'Alpe », che si pubblica da ben 24 anni. Una nuova serie di numeri speciali intitolata « Attraverso l'Italia forestale », mira a diffondere tra le classi colte del popolo quelle nozioni che meglio valgono a suscitare una cosciente solidarietà nazionale intorno all'opera di restaurazione forestale e montana iniziata e condotta energicamente dal Governo. Essi servono a far conoscere al lettore l'estensione e la distribuzione dei boschi nelle singole regioni italiane, la loro natura, la loro importanza protettiva ed economica.

La serie delle carte geografiche è stata arricchita nel 1939 dalla bellissima Carta del Mediterraneo e degli Stati limitrofi », nella Scala 1 : 3.000.000, distribuita gratuitamente a tutti i Soci.

La Consociazione Turistica Italiana è rappresentata, mediante i Consoli, che, fedeli alla tradizionalità continuano a prestare la loro fervida e disinteressata collaborazione, in quasi tutti i Comuni del Regno, in tutti i Corpi del R. Esercito e della R. Aeronautica, sulle navi della R. Marina e della Marina Mercantile. All'estero, il Sodalizio conta 312 Delegati sparsi un po' in tutto il mondo.

La C. T. I. ha un proprio Ufficio di Informazioni Turistiche, presso la sua sede in Milano; esso è largamente dotato di materiale di consultazione e di propaganda e continua ad esplicare la sua attività a favore dei Soci, che ad esso si rivolgono per notizie su progetti di viaggio, itinerari stradali e ferroviari, condizioni di transitabilità dei valichi alpini e appenninici, stato delle strade, scelta delle villeggiature ai monti, al mare e ai laghi, tariffe di alberghi e ristoranti, altezza e condizioni della neve nelle stazioni invernali, bibliografia turistica e alpinistica ecc. A questo ufficio si rivolgono per informazioni anche le associazioni turistiche estere e i loro Soci che intendono effettuare viaggi in Italia.

In materia di studi e servizi inerenti alla circolazione stradale e dell'automobilismo, è stato recentemente istituito un Comitato Intercorporativo per l'automobilismo nel quale venne chiamato insieme coi Rappresentanti delle Corporazioni, dei Ministeri e degli altri Enti che si occupano delle sorti dell'automobilismo italiano, un esponente della Consociazione Turistica Italiana. Furono condotti a termine i lavori per la redazione di uno schema di regolamento urbano unificato per la circolazione stradale e intensamente continuati quelli per la riforma del codice della strada a cura di un'apposita commissione ministeriale, di cui fa parte un rappresentante della C. T. I.

La Consociazione Turistica Italiana offre pure ai suoi Soci e gratuitamente un « Servizio di Consulenza Legale ».

Il continuo incremento del turismo automobilistico internazionale ha reso sempre più diffuso l'uso dei « trittici » e dei « carnets de passages en douane », sbrigato da un apposito Servizio dei documenti doganali *).

Basti questo breve studio delle numerose attività che la Consociazione Turistica svolge in ogni dominio, per dimostrare la vastità della sua organizzazione e l'importanza che essa ha per l'incremento del turismo italiano.

---

* **Mario Bertarelli**, in Enciclopedia Italiana, vol. XXXIV, alla voce : Turismo e Touring Club Italiano.

CAPITOLO SECONDO.

Il turismo e le comunicazioni.

§ 1. Economia dei trasporti.

L'economia dei trasporti è strettamente legata al turismo, tanto da potersi dire che questo è sinonimo di viaggiare. Prima opera di potenziamento del turismo in una Nazione è quindi lo sviluppo e il perfezionamento delle vie di comunicazioni. Una ben ordinata economia dei trasporti può avere una vastissima influenza su tutto il funzionamento del turismo. Il viaggiatore dà ad essa importanza capitale. Il turismo è uno stimolo a rendere sempre più attrezzati e confortevoli i mezzi di comunicazione.

La tendenza odierna dell'incremento delle comunicazioni è diversa da quella di una decina d'anni or sono. Infatti, mentre prima, somma preoccupazione era quella di far in modo che una linea ferroviaria toccasse il numero maggiore di località possibile, anche se di scarsa o almeno di secondaria importanza, soprattutto agli effetti turistici e senza preoccupazione quindi della celerità dei mezzi destinati al trasporto, oggi la tendenza è quella di collegare centri di qualche importanza, per la via più breve e nel minor tempo possibile. Anche i servizi di comunicazione seguono quindi il dinamismo dell'epoca attuale.

§ 2. Le ferrovie e le tariffe ferroviarie italiane.

Le strade ferrate apparvero in Italia con un certo ritardo rispetto a quelle degli altri paesi. E' ovvia la ragione di questo ritardo: gli otto Stati in cui era suddivisa l'Italia non avevano interesse a creare una rete ferroviaria, che poteva diventare un elemento essenziale per l'unificazione della penisola; inoltre la molteplicità delle frontiere impediva di per sè uno sviluppo rapido del nuovo mezzo di comunicazione. Fu primo il governo del Regno delle due Sicilie ad accordare ad un'impresa francese la concessione di una ferrovia da Napoli a Nocera, con diramazione da Torre Annunziata a Castellamare di Stabia e da Nocera a Vietri sul mare; il primo tronco

di 8 km., da Napoli a Portici, fu aperto all'esercizio il 4 ottobre 1839. Nello stesso Regno delle due Sicilie, la ferrovia fu considerata più come un mezzo per allacciare alla capitale le varie residenze sovrane e le località con notevoli guarnigioni di truppe, che come strumento per lo sviluppo dei traffici. Il carattere disorganico e il frazionamento impresso fin dall'origine alle costruzioni ferroviarie pesarono per lungo tempo sul paese impedendo una razionale formazione della rete. Soltanto dopo il 1840 si pose mano alla costruzione attiva di ferrovie di vero interesse commerciale e dopo la proclamazione del Regno, fra i numerosi problemi da affrontare e da risolvere, non ultimo apparve quello delle ferrovie, imponendosi ai governanti la necessità di porre ordine tra quelle esistenti e di dar incremento alle nuove costruzioni, giustamente ritenute come il miglior mezzo per cementare i vincoli della nazione unificata e per avviarla a migliori destini.

Allo scoppiare della guerra mondiale, la rete esercitata dallo Stato era di km. 13.666 a scartamento normale, e di km. 116 a scartamento ridotto. Finita la guerra e riunite all'Italia la Venezia Giulia e la Venezia Tridentina, la rete si trovò notevolmente accresciuta. Al 31 dicembre 1931 la lunghezza totale d'esercizio della rete italiana era di km. 22.554, dei quali km. 16.928 esercitati dallo Stato e km. 5.626 dall'industria privata.

La rete ferroviaria italiana può considerarsi virtualmente compiuta con l'esaurirsi delle costruzioni in corso, tanto più che il nuovo mezzo di trasporto affermatosi in questi ultimi anni, l'autoveicolo, consiglia di procedere con la massima cautela nella costruzione di nuove ferrovie secondarie, le quali esigono ingenti spese d'impianto malgrado le scarse previsioni di traffico: anzi, l'automobile potrà più economicamente ed efficacemente sostituire il servizio odierno di varie ferrovie secondarie, tramvie urbane ed interurbane, lente e passive *).

Particolare interesse per le ferrovie italiane suscita il problema della loro elettrificazione. L'Italia, completamente dipendente dall'estero per l'approvvigionamento del carbone, mentre per contro è ricca di energie idriche, ha sempre avuto un grande interesse a dotare le sue ferrovie di trazione elettrica. I primi esperimenti in proposito furono eseguiti fin dal 1897 e continuati per lunghi anni. Essi dimostrarono in primo luogo che l'applicazione della trazione elettrica invece che a linee di traffico limitato era più particolarmente adatta alle linee di traffico intenso che consentono di meglio ripartire e sfruttare le spese di primo impianto. I lavori d'elettrificazione, iniziati già prima della guerra mondiale e quindi proseguiti, una

*) **Alfredo Micarelli**, Ispettore principale delle Ferrovie dello Stato, in Enciclopedia Italiana, vol XV, alla voce: « Ferrovia ».

volta cessate le ostilità, con maggior lena, hanno avuto nell'ultimo decennio uno sviluppo superbo. Con l'ultimazione recentissima delle due elettrificazioni Chiasso-Milano-Voghera e Falconara-Orte, l'esercizio elettrico delle ferrovie italiane è asceso a 5131 km. di percorso. E' oggi possibile viaggiare a trazione elettrica da Basilea a Reggio Calabria, dopo l'allacciatura dell'esercizio italiano con quello svizzero nel transito di Chiasso, mentre dal canto suo l'elettrificazione della Falconara-Orte migliora il collegamento delle Marche con Roma e costituisce, coi prolungamenti naturali verso Bologna-Milano e verso Napoli-Calabrie, un altro itinerario di grande comunicazione, tutto a trazione elettrica.

Indipendentemente dal lato economico, che è della massima importanza, specialmente in un'epoca durante la quale l'Italia cerca in ogni modo di rendersi indipendente dall'estero e di risolvere autarchicamente il problema dell'esistenza, l'elettrificazione delle ferrovie è dal punto di vista del turismo un fattore preponderante. In primo luogo, il nuovo sistema di trazione rende più rapide le comunicazioni ed è risaputo che il viaggiatore, anche se viaggia per diporto, è sempre smanioso di arrivare il più presto possibile alla meta e di accorciare le ore di forzata immobilità in una carrozza chiusa. La mancanza totale del fumo rende poi il viaggio piacevole sotto più di un aspetto: avantutto, va considerata la possibilità di una maggior pulizia, quindi la maggior aereazione nelle gallerie che s'incontrano lunghe e numerose specialmente sulla tratta degli Apennini, toglie già un fastidioso inconveniente che era rappresentato dall'accumularsi di vapori ed aria viziata che rendevano tristemente famosi i Giovi ed altri trafori italiani; inoltre, il turista può tranquillamente affacciarsi ai finestrini per ammirare la varietà infinita del paesaggio senza tema di buscarsi ceneri e lapilli negli occhi.

La mancanza in Italia di un vero centro tecnico come fosse Parigi per la Francia, data la sua configurazione geografica e topografica, ha reso assai difficile l'organizzazione o meglio la dotazione di una ferrovia che fosse contemporaneamente redditizia mentre corrispondesse ai bisogni. Lo sviluppo della ferrovia estendendosi per una tratta così lunga giù giù per la Penisola fu di grave ostacolo per l'organica diramazione di tutte le linee principali.

Il criterio dominante di collegare i grandi centri con mezzi celerissimi portò alla creazione delle cosidette « direttissime », mediante le quali in un periodo assai breve ci si può portare da un capo all'altro della Penisola.

La rete ferroviaria italiana si sviluppa attualmente sulle linee tirrenica, centrale e adriatica, vale a dire su tre principali assi longitudinali, collegati fra di loro da molte linee trasversali. I cosidetti « transiti internazionali » colleganti l'Italia con l'estero sono molto numerosi, nonostante l'ostacolo della catena delle Alpi.

Le comunicazioni con le Ferrovie Francesi della Compagnia Paris-Lyon e Méditerrannée comprendono i transiti di Breglio, Ventimiglia e Modane. (Modane fu il primo transito alpino che congiunge l'Italia con l'estero). I transiti che congiungono l'Italia alla Svizzera sono quelli di Chiasso, Domodossola e Luino. La linea del Brennero, inaugurata nel 1867 e in partenza da Verona, congiunge l' Italia all' Austria (oggi Marca orientale) e ai Paesi scandinavi. I trafori delle più lunghe gallerie del mondo hanno reso rapidi i collegamenti del Gottardo e del Sempione, attraverso la Svizzera, tra Milano e Parigi, tra l'Italia e la Svizzera tedesca come pure tra l' Italia e la Valle del Reno, il Belgio, l'Olanda, la Germania occidentale ed anche tra l' Italia e l' Inghilterra per la linea Ostenda-Dower. Altri transiti che collegano l' Italia con la ex Austria e la Jugoslavia e che servono anche per le comunicazioni con l'Ungheria, La Polonia, al Cecoslovacchia, la Russia e tutti i Balcani, sono quelli di San Candido, Tarvisio, Fusine, Piedicolle, Postumia e Fiume.

Dopo aver accennato in modo generale allo sviluppo ed alle diramazioni della rete ferroviaria italiana, per quanto concerne il turismo, è ora interessante conoscere e studiare i mezzi di trasporto e la loro attitudine a servire la causa turistica.

Alla fine della guerra il patrimonio rotabile delle ferrovie italiane, se si vedeva di molto accresciuto per la cessione di numerose unità da parte dei Paesi vinti, lasciava tuttavia molto a desiderare dal punto di vista della sua qualità e del suo stato. Lo sfruttamento enorme del materiale durante la guerra, senza un'adeguata manutenzione ed ancor più senza la sostituzione con nuovi mezzi, fece sì che l'Italia non si trovasse più in grado di rispondere, col suo materiale, a tutte le esigenze del turismo. Inoltre, per le nuove province conquistate, province che aumentarono la rete ferroviaria italiana di ben 2700 chilometri di binari, la mancanza di materiale rotabile si fece maggiormente sentire. La situazione era poi ancor più precaria per l'anarchia che regnava tra il personale e per i continui scioperi che scoppiavano qua e là e cagionavano ritardi enormi e sfiducia tra i viaggiatori. Tutto ciò danneggiava in modo incalcolabile la ripresa del turismo che cominciava appena a delinearsi ed a risorgere dopo la forzata sosta del tempo di guerra.

Se grandissimi furono poi i progressi fatti in questo campo ed enormi le migliorie apportate a tutti i mezzi di comunicazione, ancor oggi, malgrado gli sforzi continui, rimangono da colmare parecchie lacune in fatto di materiale rotabile.

Occorreranno infatti ancora parecchi anni per poter sostituire tutto il materiale scadente. Si dovrà lasciar tempo all'industria italiana di poter provvedere alle forniture indispensabili senza che venga interrotto il ritmo di una regolare economia di bilancio.

Per quanto concerne, per esempio, le carrozze ferroviarie, non si tratta solo di sostituire quelle deteriorate con carrozze nuove, ma bensì di dotare l'intera rete italiana di vetture moderne, rispondenti a tutte le esigenze di conforto, di stabilità e di sicurezza possibile, anche se le vecchie fossero ancora in buono stato.

La preoccupazione poi di venire incontro al popolo anche in questo campo, ha determinato le ferrovie italiane ad introdurre il massimo del conforto anche nelle vetture di terza classe. E' possibile viaggiare non solo in vagoni letto di prima, seconda e terza classe, ma perfino di passare comodamente la notte in carrozze di sei brande, di cui due costituite dai sedili e quattro da amache sospese alle pareti. I posti, da utilizzarsi per viaggi notturni, devono essere prenotati mediante quota supplementare del prezzo del biglietto in 10 lire per i percorsi fino a 500 km e in 15 lire per i percorsi più lunghi.

Le vetture moderne, in duralluminio e metallo cromato, con sedili imbottiti anche nelle terze classi, vengono oggi fatte circolare sulle linee principali e di grande transito, principalmente battute dal turista e dal viaggiatore più esigente, tanto che l'industria turistica ne risulta di molto avvantaggiata. Così, sulla tratta Roma-Reggio Calabria circola un treno composto di vetture dalla linea aerodinamica, rivestite di duralluminio, materiale cioè leggerissimo e del tutto autarchico. Le carrozze sono montate su telai di tipo allungato e muniti di balestre che annullano completamente le vibrazioni della velocità e attutiscono il frastuono prodotto dall'attrito delle ruote sui binari. Ogni vettura è lunga ventun metri ed è rivestita esternamente di solide lamiere scanalate nel senso longitudinale, di duralluminio, cromate. Anche le tettoie e gli sportelli sono dello stesso metallo. Invece che 45 tonnellate, come le altre carrozze ferroviarie a cassa metallica, queste nuove pesano solo trentatre. Le vetture di prima classe hanno 48 posti, mentre quelle di seconda ne hanno 64.

Completa il convoglio un modernissimo bagagliaio costruito nello stesso metallo, e carrozzato esternamente con il medesimo stile delle altre. Il bagagliaio consta di due parti: una adibita a ufficio postale e l'altra a deposito di merci.

Non meno è stato curato l'interno delle carrozze per i viaggiatori: i sedili sono morbidamente confortevoli, le rivestiture accurate, le luci distribuite secondo un criterio razionale. Ogni scompartimento, anche nelle seconde classi, è fornito di due specchi, di sportelli a doppio battente e di impianti di aereazione. Le vetrate e i finestrini sono tutti in un solo pezzo in modo da dare alle vetture, durante il viaggio diurno, la massima luminosità. Inoltre affinchè la temperatura esterna non abbia alcuna influenza su quella dello

interno delle carrozze, le intelaiature sono fasciate di uno speciale preparato di pasta di legno che funziona da coibente termico.

Oltre al rinnovamento delle carrozze, dei grandi progressi si sono fatti per quanto concerne la loro manutenzione e pulizia, cosa per la quale il turista si mostra sempre molto esigente e quindi particolarmente sensibile quando si trova accontentato. A questo scopo, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha provveduto aumentando sensibilmente il personale e provvedendolo anche di modernissimi mezzi di pulizia meccanica, come aspirapolvere, apparecchi disinfettanti, ecc. che permettono un rapido e perfetto servizio.

Inoltre, per educare anche il pubblico ad un maggior rispetto delle carrozze con il divieto di lordare e rovinare la cosa pubblica (e ciò particolarmente sui treni locali), con un decreto entrato in vigore nel 1926, sono previste delle pene pecuniarie a quei viaggiatori che non si attengono alle norme dettate dalla buona educazione e dalla urbanità verso le cose e verso le persone.

Anche per quanto concerne il personale addetto ai mezzi di comunicazione si è fatto molto, dopo aver compreso l'importanza che ha la scelta di persone qualificate per il buon andamento del traffico in generale e del turismo in particolare.

Durante il periodo delle ostilità mondiali, si dovette sostituire buona parte del personale con riformati di guerra o con donne, e una volta cessata la guerra o meglio nei primi anni che la seguirono, venne assunto un gran numero di mutilati ed invalidi di guerra.

Dopo il 1918 ebbero luogo promozioni in massa, in ogni categoria di impieghi, fenomeno che si accentuò soprattutto in seguito all'introduzione della giornata di otto ore, avvenuta nel 1919. Tutto questo personale, di scarsa coltura generale e di scarsissima coltura specifica, doveva necessariamente rivelarsi insufficiente e non all'altezza del suo compito, così che ne seguì un numero infinito di lagnanze, specialmente da parte dei turisti stranieri.

Il nuovo Governo, con l'avvento del Fascismo, si preoccupò di risolvere senza indugio il problema del personale. Prima sua cura fu quella di ridurre il numero esorbitante degli addetti ai trasporti conservando quelli che, dopo una severa selezione, si rivelarono i meglio classificati. Al 30 giugno 1921 vi erano in servizio 229.078 agenti, al 30 giugno 1931 essi scesero a 150.604. Nel frattempo il traffico era enormemente aumentato ed i viaggiatori avevano imparato a diventare molto più esigenti. Ciò nonostante le lamentele andarono sempre più diminuendo ed oggi il turista che rientra d'Italia ricorda con piacere la nettezza e la comodità delle carrozze, la rapidità delle comunicazioni, il perfetto orario dei treni ed anche l'urbanità e la cortesia del personale ferroviario.

Poichè vi abbiamo accennato, vogliamo rilevare in modo particolare questo notevole ed importante progresso delle ferrovie italiane: quello della puntualità con cui partono ed arrivano i treni, e l'impressionante diminuzione dei ritardi, la cui media è oggi discesa al minimo.

E' ormai diventato un ingrato ma lontano ricordo quello dei convogli che giungevano alle stazioni di testa ed a quelle internazionali con ore e perfino intere giornate di ritardo, quando il viaggiatore era ridotto a considerare una triste necessità e quasi un'avventura dalla quale non sapeva mai come sarebbe uscito il fatto di intraprendere una corsa in ferrovia.

Nonostante i molteplici progressi, molto rimane ancora da compiere per quanto concerne i rapporti tra il personale ed i viaggiatori ed a questo proposito gli organi competenti non cessano di studiare il problema sotto i suoi molteplici e complessi aspetti. Sarebbe sommamente desiderabile che almeno nei principali centri turistici e sulle grandi linee di comunicazione, come pure sulle moderne « direttissime » il personale avesse maggiori nozioni linguistiche ed una cultura un poco superiore alla media. Dato che già nel garbo, nel tratto e nel linguaggio, i funzionari italiani sono di una gentilezza innata, gli organi competenti dovrebbero pretendere da loro la conoscenza di alcune fra le lingue straniere più importanti, almeno quanto basti per saper dare al turista che non può comprendere l'italiano le informazioni ed indicazioni desiderate.

L'egregio Prof. Angelo Mariotti, Direttore Generale dell'E.N.I.T. e autore del pregiato libro di economia turistica, propone che si abbia a pretendere negli uffici d'informazioni delle ferrovie e nelle biglietterie dei centri o in generale in tutti quegli uffici dove potessero sorgere delle contestazioni o domande di schiarimenti un personale scelto, che conosca, oltre l'italiano, anche un'altra lingua che può essere il francese o meglio la lingua parlata prevalentemente dalle correnti di turisti; si dovrebbe pure pretendere da esso una discreta cultura di geografia turistica del paese oltre che la conoscenza delle principali vie di comunicazione. L'esimio professore consiglia che, mentre per il personale dei treni merci o dei treni di carattere locale si possa assumere anche gente che abbiano una cultura generale corrispondente alle classi elementari, per il personale dei treni direttissimi o diretti che sempre è in contatto con i viaggiatori nazionali e stranieri, si abbia a pretendere una istruzione superiore che si farà vantaggiosamente poi sentire anche in una migliore educazione. La conoscenza delle lingue, e delle cognizioni geografiche-turistiche, oltre che alla completa conoscenza del servizio, dovrebbe essere condizione per lo sviluppo di carriera. La questione del personale ferroviario, che tanto sta a cuore a chi è alla testa dell'obbligazione turistica ita-

liana, ha determinato gli organi superiori delle ferrovie a bandire un concorso per l'assunzione di un nuovo contingente di interpreti informatori per gli uffici ferroviari. Tale servizio va sempre più sviluppandosi con vero gradimento del pubblico, ed è desiderabile che esso sia svolto da personale sempre più idoneo e capace.

Dal punto di vista turistico, notevole importanza ha pure l'orario ferroviario. Anche per questo riguardo, dopo un periodo sperimentale, l'orario ferroviario italiano ha raggiunto un buon grado di perfezione. Il suo pregio principale è quello della stabilità. Esso viene stampato in edizioni mensili da una ditta privata concessionaria. I mutamenti che vengono periodicamente introdotti sono aggiornati continuamente.

La parte giuridica dell'orario italiano si fonda sull'articolo 31 delle « Condizioni e tariffe per il trasporto dei viaggiatori sulle Ferrovie dello Stato », edizione del 1916, secondo il quale il viaggiatore ha facoltà di rinunziare al viaggio e di chiedere il rimborso del prezzo del biglietto acquistato, quando la partenza del treno è ritardata di un'ora e più. Nel caso di mancata coincidenza di treni è consentito ai viaggiatori in arrivo di avvalersi del treno immediatamente successivo, anche se di categoria diversa da quella cui dà diritto il biglietto di cui sono muniti. Può inoltre essere consentito (salvo le prestabilite eccezioni), il proseguimento a destinazione per una via diversa di quella per la quale è valido il biglietto, senza il pagamento della differenza per l'eventuale maggior percorso, semprechè, in base all'orario, l'arrivo a destinazione abbia luogo prima che con qualsiasi altro treno utilizzabile per via normale.

L'Amministrazione Ferroviaria e l'E.N.I.T. pubblicano due quadri orari generali, contenenti rispettivamente l'orario invernale e quello estivo, l'invernale da attivarsi in dicembre e l'estivo in maggio. Circa la pubblicazione degli orari per le ferrovie esiste un obbligo preciso che scaturisce da disposizioni di leggi speciali e, nel caso delle ferrovie italiane, dalle tariffe e condizioni per i trasporti. Pubblicando l'orario solo semestralmente, anche il turista ne trae vantaggio perchè non si vede obbligato di provvedersi per esempio ogni mese, di un nuovo orario. L'orario generale delle ferrovie italiane è suddiviso in 4 parti: La prima parte contiene dei segni e delle abbreviazioni e l'ordine alfabetico delle stazioni contraddistinte da segni speciali a seconda del mezzo di trasporto da cui sono servite e con riferimento ai quadri orari in cui si trovano. La seconda parte contiene gli orari dei treni internazionali e dei servizi diretti internazionali, l'elenco delle carrozze dirette senza trasbordo, tanto in servizio interno quanto in servizio internazionale, le condizioni generali di ammissione dei viaggiatori nei treni, i quadri orario delle Ferrovie dello Stato. La terza parte (non ufficiale) contiene i quadri orari delle linee ferroviarie esercitate da amministra-

zioni private, delle linee di navigazione marittima (servizi sovvenzonati e postali), lacuali ed aeree delle linee tramviarie, dei servizi automobilistici, ecc. Per ultimo, la quarta parte contiene le tariffe e le norme relative al trasporto dei viaggiatori sulle ferrovie esercitate dallo Stato. Oltre l'orario generale vengono messe in vendita anche altre pubblicazioni più piccole e che portano solo i quadri orari di tutta la rete o di determinate zone. Per uso di servizio viene poi pubblicato, a cura delle Ferrovie dello Stato, un orario compilato in forma grafica; in esso ciascun treno è segnato con una linea, che ne indica il tracciato orario e ne pone in evidenza le coincidenze e le intersecazioni. L'orario dei treni è compilato e regolato sull'ora dell' Etna corrispondente al tempo medio dell'Europa Centrale.

Le tariffe ferroviarie italiane, per quanto riguarda le condizioni di applicazione, trovano la loro origine nella legge generale sui Lavori Pubblici e nei capitolati stipulati nel 1885 tra il Governo e le Società esercenti allora cessate (Mediterranea, Adriatica e Sicula). Si ebbero poi delle modificazioni col mutare dei traffici, negli anni 1907, 1916, 1924 e 1925. Le tariffe ferroviarie italiane vengono raccolte, pubblicate e messe in vendita presso le stazioni. Esiste una pubblicazione concernente le principali condizioni tariffarie per i viaggiatori; per le merci esistono due pubblicazioni, contenenti la prima le condizioni, le tariffe ed allegati relativi e la seconda la nomenclatura e la classificazione delle cose oggetto dei trasporti. Vi sono anche speciali pubblicazioni più piccole come per esempio il volume delle Concessioni speciali, il Regolamento dei trasporti militari ecc. La quarta parte dell'Orario Ufficiale contiene pure le norme generali per il trasporto dei viaggiatori sulle Ferrovie dello Stato unite alle norme che regolano il trasporto dei bagagli. In queste norme vengono riassunti i doveri della Ferrovia, quelli del viaggiatore, le prescrizioni per il trasporto dei ragazzi, le prescrizioni per l'acquisto e l'uso dei biglietti, clausole relative alla responsabilità, irregolarità e abusi, la mancata coincidenza ed interruzioni di servizi.

Per l'applicazione delle tariffe ferroviarie italiane è da notare il passaggio dalla tariffa costante o chilometrica o a base fissa alla tariffa differenziale o a base variabile. All'inizio della formazione della rete italiana, per i viaggi di corsa semplice esisteva una tariffa costante, vale a dire con prezzo del trasporto direttamente proporzionato alla distanza. Vi erano due serie di prezzi: una per i treni diretti e l'altra per i treni omnibus e accelerati. Nel 1906 venne adottata la tariffa differenziale o tariffa a base variabile, la tariffa nella quale più cresce la distanza più diminuisce il prezzo unitario. La tariffa costante non venne però abbandonata per i viaggi brevi e di medie distanze; questa oggi viene applicata fino

ai 400 chilometri. La validità dei biglietti di corsa semplice per tratti superiori ai 200 Km. è di un giorno per ogni 100 km. di percorrenza effettiva; decorre dalle ore 0 del giorno successivo a quello di rilascio e scade alle ore 24 dell'ultimo giorno. Le fermate concesse sono: una per percorrenza da 201 a 300 Km., due da 301 a 600, tre da 601 a 900, quattro da 901 a 100 Km., cinque oltre i 1000 Km. La durata è limitata alla validità del biglietto.

Il servizio delle vetture-letto in Italia è fatto dalla Compagnia Internazionale delle Vetture-letto e dei Grandi Espressi Europei, che ha una Direzione regionale a Roma e la sede centrale a Parigi. Per avere un compartimento riservato di prima e seconda classe, si osserva la seguente norma: per un compartimento di sei posti se ne pagano 5; per uno di 7 o 8 se ne pagano 6; per uno di 9 o 10 se ne pagano 8.

In quanto alle tariffe per i viaggi di andata e ritorno, prima della guerra le Ferrovie Italiane ne consentivano l'applicazione soltanto per determinate relazioni entro un raggio di 150 km., con riduzione del prezzo che variava dal 20 al 35 % sui prezzi della tariffa generale e con facilitazioni di fermate intermedie e prolungamento di durata per i giorni festivi. Dopo la guerra questi biglietti furono aboliti, poi ripristinati con la riduzione uniforme del 20 % senza limite di distanza per le relazioni fra i comuni ed il relativo capoluogo di provincia e fra i capoluoghi di provincia e quello della rispettiva regione e con il limite di 100 Km. per tutte le altre relazioni possibili fra le stazioni della rete. Attualmente esistono, per determinate corrispondenze, biglietti domenicali e festivi di andata e ritorno con riduzione del 40 %.

In quanto ai biglietti speciali prima della guerra esistevano dei biglietti a itinerario combinato (circolari) e biglietti a itinerari combinabili (biglietti combinabili), con validità e numero di fermate in relazione alla maggiore o minore lunghezza dell'itinerario e con una riduzione di prezzo, a seconda della qualità del biglietto variante dal 16 al 35 %. Ora esistono biglietti di carattere turistico nazionale e biglietti circolari a sud delle Alpi, appositamente studiati per facilitare il turista straniero, comprendenti riduzioni dal 5 al 50 % circa. Esistono pure biglietti di libera circolazione valevoli da 8 a 15 giorni per tutta o parte della rete e carte di autorizzazione che, mediante il pagamento di una determinata somma, secondo la classe e la durata della carta, danno diritto al viaggiatore di acquistare per sè un numero illimitato di biglietti a metà prezzo. Sono stati istituiti pure dei biglietti a tagliando mediante i quali il viaggiatore può combinare a piacere il proprio itinerario.

Allo sviluppo del turismo in Italia hanno pure contribuito i prezzi miti delle ferrovie che sono in Italia inferiori a quelli della media degli altri Stati d'Europa.

Col 1° gennaio 1939 le Ferrovie dello Stato hanno introdotto il così detto *Biglietto chilometrico italiano*, molto vantaggioso per chi debba compiere viaggi a breve e a media distanza, e molto più semplice e più pratico di altri biglietti chilometrici esteri. La sua istituzione corrisponde ad un desiderio molte volte espresso da enti, da privati e soprattutto da determinate categorie professionali.

Ne riassumiamo le principali norme e caratteristiche ed indichiamo appresso anche i relativi prezzi.

I biglietti chilometrici danno diritto ai loro portatori di effettuare singoli viaggi per una percorrenza complessiva uguale al quantitativo di chilometri in essi segnato. Si rilasciano biglietti chilometrici per 3.000, 5.000 e 10.000 chilometri ai seguenti prezzi:

Itinerario Km.	Validità anni	I. classe lire	II. classe lire	III. classe lire
3.000	1	1.296,—	870,—	507,—
5.000	1	2.160,—	1.450,—	845,—
10.000	1	4.320,—	2.900,—	1.690,—

I biglietti di 5.000 e 10.000 km possono anche essere intestati rispettivamente fino a tre ovvero a cinque differenti persone appartenenti alla stessa famiglia o ditta: queste persone possono utilizzare il biglietto alternativamente o collettivamente. In via d'esperimento tale condizione s'intende soddisfatta da una semplice dichiarazione degl'interessati che si tratta di persone legate tra loro da vincoli familiari, d'ufficio, commerciali ecc.

In aggiunta al biglietto chilometrico è dovuto un diritto fisso di Lit. 10,— da pagarsi all'atto della richiesta. L'effettuazione dei singoli viaggi non dà luogo a riscossione del diritto speciale e della tassa addizionale. La riduzione prevista per ragazzi di età inferiore ai 10 anni si applica ai singoli viaggi, conteggiando per metà la relativa percorrenza, ma non al prezzo del biglietto chilometrico.

I biglietti chilometrici sono emessi da determinate stazioni abilitate, le quali peraltro possono ricevere richieste anche pervenute per il tramite di altre stazioni. Le domande di biglietti chilometrici devono essere presentate ad una qualunque stazione almeno 5 giorni prima della data di decorrenza di validità.

Alle stazioni abilitate al rilascio di biglietti chilometrici, le domande stesse possono essere inviate anche a mezzo postale con lettera raccomandata. Se prima di ritirare il biglietto chilometrico, chi ne ha fatto richiesta intendesse rinunziarvi, il diritto fisso resta acquisito all'Amministrazione. Il pagamento del prezzo dev'essere fatto in una sol volta all'atto della consegna del biglietto chilometrico. Prima d'iniziare il viaggio, l'intestatario deve presentarsi alla stazione ed indicare l'itineraro che egli intende seguire. Possono richiedersi soltanto itinerari di corsa semplice.

§ 3. Automobilismo e strade.

Lo sviluppo dell'automobilismo come quello della manutenzione stradale è assai recente. In pochi decenni però l'automobilismo ha subito una espansione tanto forte, al punto da diventare un serio concorrente della ferrovia.

L'Italia, dal punto di vista dell'impiego dell'automezzo, essendo una Nazione di mezzi modesti, non figura fra le prime nazioni europee. Non lo si può dire invece in modo assoluto dal punto di vista industriale. Lo sviluppo dell'automobilismo è una necessità impellente per il turismo moderno. Infatti, l'automobilismo, più che la ferrovia, mette il turista in più diretto contatto con le bellezze della natura e gli permette di organizzare gite e itinerari che colla ferrovia non gli sarebbe permesso di fare. Lo Stato, sovvenzionando delle linee automobilistiche libere, ha dato modo a queste di svilupparsi in Italia in modo impressionante. Sopratutto imponente è l'organizzazione di tali linee automobilstiche nella Venezia Tridentina. L'automobile porta il turista nei più remoti angoli di quella magnifica regione.

Nel campo dell'automobilismo l'Italia trae grande vantaggio della ricchezza di vari Paesi esteri per il gran numero di automobilisti stranieri che la visitano. Nel 1931, per es. ben 49.000 automobili sono entrati nel Regno, portandovi turisti stranieri.

Per lo sviluppo del turismo nazionale degno di nota è il recente lancio sul mercato di macchine utilitarie o di piccola cilindrata che, non costando molto, permettono anche al piccolo professionista di praticare, sia pure modestamente, il turismo. Inoltre, queste macchine potrebbero costare ancora meno se l'importazione di automobili estere non fosse praticamente vietata mediante fortissimi dazi di protezione. In quanto alla qualità delle strade, il progresso fatto dopo la guerra in Italia e sopratutto in questi ultimi dieci anni, è stato rilevante.

Dal punto di vista dell'organizzazione per la manutenzione delle strade, la istituzione dell'Azienda Autonoma Stradale Statale avvenuta con la legge 17 maggio 1928, fu un mezzo possente per il potenzionamento del turismo in Italia. Nello stesso anno venne fondato l'Istituto Sperimentale Stradale, gestito in comune dalla A.A.S.S. (Azienda Autonoma Statale Stradale) col R.A.C.I. (Reale Automobile Club d'Italia) e colla C.T.I. (Consociazione Turistica Italiana). Un apposito laboratorio annesso all' Istituto svolge un intenso lavoro sperimentale i cui risultati vengono pubblicati sulla rivista « Ricerche e Studi». I problemi più attuali della tecnica stradale hanno trovato un valido contributo alla loro soluzione nei risultati di laboratorio.

Sono state pure pubblicate alcune raccolte statistiche, di importanza fondamentale per la conoscenza dei materiali rocciosi di impiego stradale.

Il problema della manutenzione delle strade secondarie o principali ma non di competenza della Azienda Autonoma Statale se non è stato ancora risolto è però allo studio.

L'autostrada, figlia ultimogenita dell'autoturismo, è stata per qualche tempo una specialità italiana, adottata in breve dalle più grandi nazioni estere. Se la costruzione delle autostrade italiane ha avuto un grande impulso dal turismo, la rete autostradale ha, a sua volta, notevolmente contribuito all'incremento dei trasporti automobilistici in concorrenza con le ferrovie, le quali — e specialmente sulle linee secondarie — hanno reagito con l'introduzione di nuovi mezzi tecnici e in primo luogo con l'adozione di automotrici.

E' particolarmente notevole, nella rete autostradale italiana, l'evoluzione dalle prime autostrade, quale la Milano-Laghi, di carattere prevalentemente turistico, alle autostrade destinate al grande traffico, di carattere eminentemente utilitario, come la grande arteria Torino-Trieste e la camionale Genova-Serravalle-Scrivia.

Il primo tratto dell'autostrada Torino-Trieste è stato quello da Bergamo a Milano, aperto al traffico il 24 settembre 1927, che si stacca dalla Milano-Laghi presso Musocco. A questo tratto fece seguito la Bergamo-Brescia, ultimata nell'agosto del 1931. Il terzo tratto, aperto il 28 ottobre 1932, è quello importantissimo Torino-Milano. Infine, il quarto tronco, Padova-Mestre-Venezia, è stato inaugurato il 28 ottobre 1933.

Carattere prevalentemente turistico hanno invece altre due autostrade, la Roma-Ostia, e la Napoli-Pompei. La prima, conosciuta sotto il nome di Via del Mare, costruita a cura del Governatorato di Roma, è stata inaugurata il 28 ottobre 1928. Sua caratteristica è quella di essere illuminata da 3000 lampade elettriche lungo tutto il suo percorso, che rendono agevoli le corse notturne dalla capitale al Lido di Ostia, centro turistico che va acquistando ogni giorno più grande importanza. La Napoli-Pompei, che corre attraverso amene colline e incantevoli ville, dovendo attenersi alle caratteristiche del paesaggio senza deturparle, ha forzatamente un tracciato piuttosto sinuoso, ciò che si verifica raramente nelle autostrade.

Pur essendo di carattere in parte turistico, la Firenze-Mare è destinata ad acquistare sempre maggiore importanza per le comunicazioni tra la Città del Fiore e Pisa-Livorno; inaugurata nel suo primo tronco Firenze-Lucca nell'agosto 1932, essa fu ultimata il successivo 28 ottobre 1933 ed è una delle opere più imponenti di questo campo.

Destinata infine a costituire una notevole arteria fra il Mar Tirreno e la Valle Padana, alleggerendo il traffico della strada statale

dei Giovi, l'autocamionabile Genova-Serravalle Scrivia, costruita a cura diretta dello Stato, inaugurata il 28 ottobre 1935, si sviluppa su un percorso di oltre 50 km., attraversa l'Appennino e sbocca a Genova su un piazzale di 50.000 metri quadrati, in diretta comunicazione colla banchina e i magazzini del porto.

La posizione preminente presa negli ultimi mesi dall'Italia nella penisola balcanica ha fatto ritornare di attualità il problema di migliori e più dirette comunicazioni tra le due grandi penisole mediterranee, attraverso la naturale e più vicina via di collegamento tra la Puglia e l'Albania. Oltre alle aviolinee già esistenti, nessun mezzo sarebbe più idoneo allo scopo che una comunicazione condotta per traghetto attraverso il canale di Otranto, tra Brindisi e Valona. Al primitivo progetto di una ferrovia transbalcanica già cominciato ad attuare durante la grande guerra, con la prima occupazione dell'Albania e poi lasciato a metà, lo stesso progettista, ing. Buonomo, ha ora sostituito quello di un'autolinea, più semplice e più facilmente attuabile e che riescirebbe di grande vantaggio, non solo turistico, a tutta la Nazione. Il ritmo intenso con cui si va attuando la nuova rete stradale albanese affretta la soluzione del problema e poichè il potenziale della viabilità sull'altra sponda si adegua a quello italiano, tutto si ridurrà alle invasature necessarie nei due porti base e alla costruzione o all'adattamento del naviglio per il traghetto.

Il problema della struttura dell'autostrada si presentò da principio alquanto difficile, data l'assoluta novità dell'esperimento. Si presero dapprima in esame i tipi di pavimentazione in uso negli Stati Uniti d'America, dove se pur non esistono vere e proprie autostrade, il traffico automobilistico è di gran lunga prevalente sugli altri. In Italia si adottò una pavimentazione di calcestruzzo dello spessore di 20 cm, con superficie perfezionata da un trattamento di catrame a caldo e con pietrischetto. Per la camionabile Serravalle-Genova però, data la natura accidentata del percorso e la possibilità di movimenti di assestamento, solo in alcuni brevi tratti si è adottata la pavimentazione di calcestruzzo, dando la preferenza al manto bituminoso. Sulla Padova-Mestre si è adottato senza eccezioni il manto bituminoso. *)

Il pagamento di un diritto di transito è caratteristica peculiare alle autostrade italiane, le quali vogliono trovare ragione della propria vita finanziaria in loro stesse e nel loro esercizio. Regolamenti speciali di polizia disciplinano la circolazione sulle autostrade. Un limite determinato di velocità non può essere materialmente e strettamente imposto, poichè la natura stessa della strada lo vieta:

*) Dati raccolti nelle varie relazioni apparse su organi pubblici a firma dell'Ing. Puricelli.

il limite è lasciato alla prudente valutazione dell'utente. Per conseguenza, molto più rigorose sono le regole concernenti la mano da tenere, il modo di sorpassarsi e d'incontrarsi, di entrare e di uscire dall'autostrada, la necessità ed i metodi di segnalazione, i fari ed i fanali, i freni e la più stretta ubbidienza ai segnali ed agli agenti. E di conseguenza anche più gravose sono le sanzioni in relazione al maggior pericolo per l'incolumità delle persone e delle cose e alla presunta maggior educazione turistica di chi viaggia.

La rigida osservanza del regolamento di polizia stradale è condizione essenziale per l'uso di questa rete speciale, e quindi gli agenti che devono curarne e tutelarne l'applicazione, sono investiti di tutti i poteri e di tutti i mezzi degli altri agenti dell'ordine.

L'ingegner Piero Puricelli, alla cui iniziativa si deve la creazione dell'autostrada italiana, considera questa via di comunicazione come la via dell'avvenire. Egli reputa che se la sua attuazione è oggi necessaria, in un prossimo avvenire sarà indispensabile, pur non dovendosi sovrapporre o comunque sminuire il valore del sistema di viabilità ordinaria, il quale ha ben diversi fini. L'autostrada è un complemento e un completamento della rete stradale, non in antagonismo ad essa, ma in perfetta consonanza di intenti nel render più sicura, più facile, più celere, più comoda e meno dispendiosa la vita delle nazioni, oggi specialmente in cui più che mai l'esistenza di un popolo e il suo benessere sono in diretto rapporto col movimento e coi traffici. *)

Un fattore che per necessità di bilancio è stato imposto in Italia e che è di grande scapito al turismo e in generale a tutto lo sviluppo dell'automobilismo ed al più vasto impiego di automezzi, è il prezzo elevatissimo della benzina.

Per parare a quest' inconveniente ed anche per attenersi alla politica autarchica istaurata dal Governo, si studiano i mezzi per la produzione e l' impiego di carburanti nazionali, quale il gas di legna ed il metano per la cui carburazione l' industria automobilistica italiana ha rapidamente ed economicamente adattate le sue rinomate macchine da turismo e gli autocarri.

§ 4. La marina e la sua importanza per il turismo in Italia.

L' Italia, per tre quarti circondata dal mare, doveva necessariamente dare vasta importanza al problema delle comunicazioni marittime. La crisi economica mondiale minacciava un grave pericolo per l' industria marinara, specialmente per ciò che rigurda le grandi

*) **P. Puricelli.** Le autostrade e l'autostrada Milano-Laghi, Milano 1925.

linee di passeggeri interoceaniche, dove, oltre alla crisi, la concorrenza estera, era pure di serio pericolo. Nel 1931, si costituiva un fronte unico nazionale fra le maggiori Società di navigazione: la Navigazione Generale Italiana, il Lloyd Sabaudo e la Cosulich. Da questa fusione usciva una nuova società denominata « Italia ». La Cosulich conservava una certa autonomia tecnica e amministrativa. Sede centrale del nuovo Ente è Genova. A Trieste le flotte del Lloyd Triestino, della Marittima Italiana e della Società Italiana di Servizi Marittimi sono state concentrate nel Lloyd Triestino. Nel 1932 si sono avuti i seguenti altri concentramenti: a Napoli, si fusero le Società Florio e Citra fondando la Società Tirrenia; con sede a Venezia si formò la nuova società denominata « Adriatica » che abbraccia le società S. Marco, Puglia, Saim Costiera, Zaratina e Nautica.

La flotta apportata dalla Navigazione Generale italiana è formata dalle seguenti navi in ordine di tonnellaggio: Rex, Augustus, Roma, Duilio, Giulio Cesare, Colombo, Virgilio, Orazio, Caprera, Sangro. (circa 215 mila tonnellate.)

La flotta apportata dal Lloyd Sabaudo è rappresentata dalle seguenti navi: Conte di Savoia, Conte Grande, Conte Biancamano, Conte Verde, Conte Rosso, Principessa Maria (166 mila tonnellate.)

La Cosulich ha apportato una flotta di circa 134 mila tonnellate, cosicchè il nuovo Ente Italia è forte di circa oltre mezzo milione di tonnellate. Il nuovo Lloyd Triestino ha una flotta di circa 286 mila tonnellate con gli apporti del ex Lloyd Triestino (182 mila ton.), della Società Marittima (40 mila ton.), della Simar (64 mila ton.). La Tirrenia ha 35 navi per 128500 tonnellate, l'Adriatica ha 40 navi per 50900 tonnellate.

Nuovi servizi sono introdotti, come le linee Trieste-Shangai percorse dai piroscafi Conte Verde e Conte Grande e la linea espresso Genova-Bombay compiuta dal Victoria.

Il raggruppamento di tutti i mezzi sotto una sola direzione, oltre a diminuire di molto le spese di rappresentanza e generali all'estero, ha contribuito ad un notevole miglioramento dei servizi ed ha dato così maggior impulso al turismo nazionale.

Sui più grandi fra i piroscafi italiani si sono istituiti veri uffici di viaggio, i quali disimpegnano tutti i servizi turistici utilissimi ai passeggeri, come: la vendita di biglietti ferroviari, la prenotazione di camere negli alberghi, il cambio, le informazioni, la fornitura di prospetti, ecc.

Il tipo più moderno di turismo marittimo è costituito dalle « crociere ». I piroscafi in tale servizio non abbandonano i turisti che scendono nei porti di scalo per visitare la città o fare qualche escursione all'interno di una regione o di un Paese; essi li attendono per proseguire poi il viaggio. Queste crociere sono utilis-

sime e di grande vantaggio al turismo italiano se organizzate da armatori italiani e quando, come succede, sono frequentate da numerosi stranieri.

Prima della guerra esistevano due grandi categorie di servizi marittimi: servizi marittimi e servizi della navigazione libera. I primi comprendono tutte quelle linee marittime per l'istituzione e per la gestione delle quali lo Stato ha creduto intervenire sia per assicurare la regolarità dei servizi, sia per regolare la determinazione delle tariffe. Già verso la fine della guerra, il Governo credette bene di staccarsi dal sistema della navigazione sovvenzionata, e fece assumere dallo Stato i servizi relativi affidandone la gestione o alle ferrovie dello Stato o alle Compagnie Private. Lo Stato era però di fatto l'armatore, ad esso incombevano tutte le spese solo parzialmente coperte dai noli incassati.

Uno dei primi provvedimenti del nuovo Governo fu di ritornare al sistema delle sovvenzioni, ottenendo prontamente una maggiore estensione dei servizi con un risparmio del 50 per cento.

Una commissione reale costituita dal Governo nell'aprile del 1923, con lo scopo di studiare a fondo il problema della navigazione, decideva di suddividere le linee di navigazione utili o di penetrazione commerciale. Come indispensabili vennero giudicate le linee congiungenti il continente con le isole e queste ultime tra di loro, come pure le linee colleganti il continente con Zara, la Libia, il Dodecaneso, l'Eritrea e la Somalia, le quali sono adibite soprattutto al trasporto di persone e della posta. Come utili vennero dichiarate tutte le linee dirette verso quelle regioni con le quali l'Italia ha un interesse qualsiasi a stabilire rapporti regolari di traffico, tanto per motivi di espansione commerciale o di incremento turistico, quanto per collegare la penisola coi suoi principali sbocchi d'emigrazione.

La politica marinara del Governo italiano ha contribuito non poco allo sviluppo del turismo in Italia. Servizi celeri e di lusso vengono organizzati per attirare nell'Italia e nelle sue isole e colonie un numero sempre più grande di viaggiatori. Anche la navigazione libera, sovvenzionata o no, contribuisce all'incremento turistico nazionale, specialmente le linee transoceaniche che trasportano annualmente nel Regno migliaia di visitatori.

Per tutto quanto concerne il conforto dei passeggeri, la fantasia degli armatori si è sbizzarrita: la ventilazione, il riscaldamento e la refrigerazione regolabili di tutti i locali; l'illuminazione sfarzosa degli ambienti comuni e privati; i bagni e i locali igienici riforniti di acqua corrente calda e fredda; le cucine e i forni elettrici; le ascensori, le piscine, ecc.: risultati raggiunti specialmente con una più vasta estensione dell'energia elettrica ai bisogni di bordo. Insieme con questi perfezionamenti di ordine meccanico, si sono avuti note-

voli migliorie e grandi sviluppi per quanto concerne l'arredamento ed il servizio. Si è andato anche creando uno stile decorativo che chiameremo « navale » intorno alle caratteristiche costruttive di una nave, quindi razionale e abilmente sfruttatore delle strutture delle camere e delle sale.

A causa della fluttuazione dei traffici e della crisi attuale, lo sviluppo del naviglio ha seguito un ritmo piuttosto disordinato, ma alla fine ha trovato la sua giusta via, eliminando i tipi troppo particolari per attenersi a quelli pur comodi ma pratici. Lo sviluppo principale si è verificato nella flotta turistica, con le grandi e veloci unità, costruite interamente in Italia, in misura tale da imprimere a tutto il traffico dei passeggeri del Mediterraneo un tono eguale a quello delle rotte del nord Atlantico.

Un'altra forma d'attività nautica, di minore importanza, ma pure non trascurabile agli effetti del turismo, è quella della navigazione lacuale, della motonautica e della canoa. Quest'ultimo modernissimo sport ha avuto la sua consacrazione turistica internazionale nel Raduno-campeggio dello scorso estate, in occasione del quale intervennero con la loro leggera imbarcazione i canoisti di 7 Nazioni sulle sponde del Lago Maggiore.

§ 5. Il servizio aereo italiano per passeggeri.

Negli ultimi decenni l'Italia ha fatto dei progressi veramente sorprendenti nel campo del turismo, ed è quindi logico che si sia messa all'avanguardia anche per quanto concerne la forma più moderna e dinamica del diporto e delle comunicazioni, che utilizza la via del cielo per annullare distanze ed avvicinare i popoli.

L'aviazione civile, al pari di quella militare, è il centro delle massime cure da parte di governanti e di privati. E' lontano il tempo in cui solo gli spiriti bizzarri s'intabarravano in pesanti pellicce polari per fare un breve volo tra un campo e l'altro su fragili macchine di tela e di canne. Oggi il viaggio in un giorno dalla Svezia in Italia, che fino ad ora appariva possibile solo per audacia ed abilità di singoli aviatori di gran classe, è diventato una cosa normale. In fatti, gli aeroporti svedesi, la Lufthansa tedesca e l'Ala Littoria italiana assicurano insieme un servizio giornaliero per il quale, partendo da Stoccolma al mattino si giunge a Venezia alle 16, a Milano alle 17 e a Roma alle 18 della stessa giornata. Il ritorno si compie nello stesso tempo. Gli apparecchie sono capaci di 21 passeggeri ed hanno la velocità oraria di 270 km.

Per quanto concerne l'Italia, il Capo del Governo seppe dare, già dall'inizio, una vigorosa ripresa a quell'aviazione che a fine guer-

ra si era trovata in uno stato deplorevole. Venne creato il Ministero dell'Aeronautica che forma tutt'ora uno dei ministeri più in vista.

Nel 1926 vennero inaugurate le prime linee aeree commerciali-turistiche: ora se ne contano oltre trenta, che fanno servizio regolare. L'Italia è oggi unita con i maggiori centri di collegamento dell'Europa così da raggiungere Berlino a nord, Istanbul ad oriente, Tunisi a sud, e Cadice ad occidente costituendo un elemento importante per il traffico aereo internazionale.

La forma a stivale della penisola italiana che rende i viaggi assai lunghi, è di sprone a dare tutta l'importanza necessaria all'incremento dell'aviazione civile. Il dinamismo della vita d'oggigiorno ben giustifica la ragione di essere di questo moderno mezzo di comunicazione e di trasporto che ha il grande vantaggio di essere veloce. Il privilegio di poter abbreviare di molto il tempo per raggiungere un centro e per il turista il fatto di poter ammirare dall'alto tutta la bellezza di una regione, pone l'aviazione in vantaggio di fronte alla ferrovia e all'automobile. Dal punto di vista turistico, l'aviazione trova sopratutto in Italia ottimo modo di svilupparsi per le favorevoli condizioni di visibilità atmosferica che offre al turista la possibilità di ammirare la bellezza del paesaggio in tutto il suo splendore.

Nel campo dell'aeronautica, dal 1926 ai nostri giorni si sono ottenute delle soluzioni veramente imponenti per sviluppo e progresso. A Milano, a Roma, a Genova, a Venezia, a Napoli sono stati istituiti aerocentri turistici. Lo Stato sovvenziona questi aerocentri che necessitano di una concessione secondo speciali convenzioni fra il Ministero dell'Aeronautica e i centri stessi. La sovvenzione è di lire 7500 o di lire 8500 per ogni allievo, che consegua il brevetto di pilota di secondo grado e un premio di lire 1000 a ciascun neo-pilota. L'Italia, paese prevalentemente circondato dal mare, doveva dare necessariamente grande importanza all'idroaviazione e infatti quattro grandi linee sono servite da idrovolanti e precisamente: la Brindisi-Costantinopoli, la Genova-Palermo, la Torino-Trieste e la Trieste-Zara. Dal punto di vista turistico, l'idrovolante ha una grande importanza, non solo per le traversate marittime, ma anche per il disbrigo del servizio sussidiario, più veloce e rapido che non la navigazione.

La tendenza moderna consiste nel munire i più grandi piroscafi di un idroplano col quale spiccare il volo per delle escursioni su quei paesi che il piroscafo non tocca o che si trovano nell'interno, per poi tornare nuovamente a bordo della nave e proseguire il viaggio per mare.

Il turismo aereo internazionale è favorito in modo particolare in Italia grazie alle grandi facilitazioni doganali intese ad agevolare

l'atterraggio di apparecchi stranieri sul suolo del Regno. Per regolare simili facilitazioni internazionali esiste una Federazione Aeronautica Internazionale della quale fanno parte, oltre che l'Italia, anche la Svizzera, la Francia, il Belgio, la Germania, l'Olanda e l'Inghilterra. Questa federazione rilascia dei « carnets de passages » che permettono il transito di un apparecchio da un paese all'altro senza che sia richiesto il pagamento di alcun diritto doganale. Questo « carnet » corrisponde in certo qual modo al « trittico » automobilistico e come questo è inteso a dare incremento sempre maggiore al turismo.

Lo sviluppo del turismo aeronautico ha soprattutto abbreviate le distanze tra l'Italia e l'Europa Centrale, punto di smistamento del movimento dei forestieri. *)

Tutti i servizi aerei-civili sono riuniti in Italia nella Federazione Nazionale Fascista Esercenti Trasporti Aerei (F.N.F.E.T.A.) Dopo l'avvenuto concentramento al fine di dare alla rete italiana unità d'indirizzo e maggior forza provenienti dall'unione, i servizi aerei italiani sono gestiti dalle seguenti Società riunite nelle Federazione sopraccennata: dalla Società Mediterranea, che dal 28 ottobre 1934 ha mutato il suo nome, in quello di « Ala Littoria S.A. », dalle « Avio Linee Italiane S. A., dalle « Linee Aeree Transcontinentali Italiane » e della « Aviotrasporti ».

L'Aviazione Civile Italiana è oggi delle più notevoli, per la estensione della rete e per l'entità dei traffici, tra i maggiori empori nazionali d'oltre mare e d'oltreoceano, in Europa, in Africa, in Asia e in America.

Da Roma, centro d'irradiazione del sistema italiano di comunicazioni aeree, si partono linee che battono le rotte tradizionali dei traffici, ed altre, arditamente proiettate verso terre lontane o fino a ieri scarsamente accessibili, che aprono nuove méte alla espansione.

Una rete di linee metropolitane si stende longitudinalmente per i litorali del Tirreno, dell'Adriatico e la dorsale appenninica, e latitudinalmente per la Val Padana, l'alto, il medio e il basso Adriatico e verso la Sardegna, assicurando collegamenti diretti, o in coincidenze in giornata, tra Roma, Genova, Torino, Milano, Venezia, Trieste, Zara, Lussimpicciolo, Fiume, Pola, Ancona, Brindisi, Catania, Siracusa, Marsala, Palermo, Cagliari, Alghero, Napoli e — nel periodo estivo — Firenze, Bologna, Rimini e Bari.

Alle linee metropolitane fanno corona le linee che collegano la Metropoli con l'Albania, le isole italiane dell'Egeo e l'Italia d'Africa. Giornalmente Roma e Brindisi sono collegate con Tirana, e da qui due o tre volte la settimana, con Coriza, Valona, Argirocastro, Devoli

*) Annuario delle Camere di commercio italiane, Anno 1935 e Orario internazionale, Anno 1938.

e Scutari. Valona e Argirocastro sono, a loro volta, collegate da una linea diretta. Dal corrente anno è iniziato un servizio trisettimanale Milano-Bari-Tirana.

Comunicazioni giornaliere sono assicurate tra l'Urbe e l'Egeo mediante la trisettimanale Roma-Brindisi-Atene-Rodi e il tronco europeo della trisettimanale Roma-Bassora, che fa scalo a Rodi.

Tra la Metropoli e la Libia i servizi settimanali sono complessivamente quindici. Un collegamento giornaliero feriale è assicurato tra Roma e Tripoli, seguendo alternativamente, tre giorni alla settimmana, la rotta per Tunisi e quella per Marsala; un altro servizio giornaliero feriale si svolge alternativamente sui percorsi Milano-Roma-Napoli-Palermo-Tripoli e Roma-Napoli-Siracusa-Malta-Tripoli; infine, altre tre volte alla settimana è assicurata una comunicazione Roma-Catania-Tripoli-Bengasi, con prosecuzione per l'A. O. I., che si alterna con una linea Tripoli-Bengasi.

In questa stagione i servizi della linea dell' Impero tra l'Urbe e Addis Abeba si svolgono tre volte alla settimana lungo la rotta transafricana Roma-Catania- Tripoli-Bengasi-Cairo-Wadi Halfa-Chartum-Asmara-Addis-Abeba.

Da Addis-Abeba si irradiano collegamenti, a frequenza settimanale o bisettimanale, per Dessié-Asmara, Dessié-Gondar-Asmara, Dire Daua-Assab, Dire Daua-Mogadiscio, Dire Daua-Gibuti, sulla Costa francese dei Somali, Gondar-Asmara; e poi tra Gimma-Lechemti-Asosa e Gimma-Gambela-Dembidollo, in coincidenza con una linea Addis Abeba-Gimma-Soddu-Dalle-Neghelli. Una linea Asmara-Assab completa il sistema delle comunicazioni aeree della A. O. I.

Il sistema metropolitano ed imperiale italiano è completato da numerose linee che si dirigono all'estero. Tra l'Italia e la Germania funziona una linea giornaliera sul percorso Roma-Venezia-Monaco.

Tra l'Italia e l' Ungheria esiste una comunicazione giornaliera Milano-Venezia-Budapest.

Tra l' Italia e la Svizzera esiste una comunicazione giornaliera Locarno-Roma.

In seguito alle restrizioni e ai divieti di sorvolo disposti da vari Paesi, sono attualmente sospese le linee aeree che dall' Italia si spingevano a Vienna, a Graz, a Klagenfurt, a Bratislava, a Praga, a Varsavia, a Gdynia, a Francoforte sul Meno, ad Amsterdam, a Rotterdam, a Brusselle, a Londra, a Parigi, a Marsiglia e a Cannes.

Tra l' Italia e la Jugoslavia funziona una linea giornaliera sul percorso Milano-Venezia-Zagabria-Belgrado, e durante la stagione estiva viene attivata una linea Roma-Belgrado-Bucarest (Romania)-Costanza, sul Mar Nero. Tra l' Italia e la Grecia funzionano nove collegamenti settimanali in ambo le direzioni: tre sul percorso Roma-

Brindisi-Tirana-Salonicco, con prosecuzione estiva per Sofia (Bulgaria); e sei tra Roma-Brindisi-Atene, con prosecuzione per Rodi e tre volte alla settimana per l'Asia Minore.

Tra l'Italia, la Palestina, l'Iraq è stabilito un collegamento trisettimanale lungo l'itinerario Roma-Brindisi-Atene-Rodi-Haifa-Bagdad-Bassora.

Tra l'Italia, l'Egitto e il Sudan, nonchè tra l'Italia e la Costa francese dei Somali sono assicurati collegamenti trisettimanali dalla linea dell'Impero e dalla Addis-Abeba-Gibuti.

Tra l'Italia e la Tunisia sei servizi settimanali si alternano sui percorsi Roma-Tunisi-Tripoli e Roma-Napoli-Palermo-Tunisi.

Tra Roma e Malta le comunicazioni sono giornaliere, passando alternativamente per Napoli, Palermo e Catania e per Napoli, Siracusa e proseguendo per Tripoli.

Assai estesa è la rete di collegamento tra l'Italia, la Spagna, il Marocco Spagnolo e il Portogallo. Le linee esercite sono le seguenti. Giornaliere: Roma-Pollenza-Melilla, Roma-Pollenza-Barcellona, Tetuan-Malaga-Siviglia, Palma di Maiorca-Barcellona, Melilla-Tetuan, Melilla-Siviglia-Lisbona e Melilla-Malaga; la trisettimanale Roma - Barcellona e la linea Roma-Siviglia-Lisbona.

Di là dal vecchio continente l'Ala fascista si spinge fino all'America Latina, seguendo il percorso Roma-Siviglia-Villa Cisneros - Isola del Sale-San Fernando di Noranha-Natal-Pernambuco-Rio de Janeiro.

Ma oltre a questa rete nazionale, si partono o attraversano l'Italia le maggiori linee internazionali gestite da Svizzeri, da Inglesi, da Olandesi e da Francesi, che dall'Europa si spingono in Asia, in Oceania e in Africa. A Bracciano, a Napoli, a Castelrosso (Egeo), confluiscono i traffici interimperiali delle grandi Potenze, che hanno appoggiato i loro servizi alla perfetta organizzazione aerea italiana. Infine, a Lisbona le linee italiane trovano coicidenza per gli Stati Uniti d'America.

Il trasporto dei passeggeri, dei bagagli e delle merci è regolato dal Regio decreto del 28 settembre 1933, N. 1733 ed in quanto sia un trasporto internazionale, dalla Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929, approvata con legge del 19 maggio 1932, N. 841.

I posti sugli apparecchi delle aviolinee italiane devono essere prenotati ed i biglietti acquistati presso le principali Agenzie di viaggi. Qualora il vaggiatore non si presentasse o giungesse in ritardo, non è previsto il rimborso del biglietto.

Per quanto concerne i bagagli, è consentito ad ogni passeggero il trasporto in franchigia fino a 15 kg. La tariffa per il peso eccedente è in generale eguale al 75 % della tariffa passeggeri. Vengono

trasportati gratuitamente, oltre i 15 kg. di bagaglio in franchigia, gli effetti di vestiario, le coperte, i bastoni ed ombrelli, le macchine fotografiche e cinematografiche e le borse a mano di peso fino a 5 kg. Se il collo è di dimensioni superiori a cm. $75 \times 50 \times 50$ ed il peso è di oltre 15 kg. il suo trasporto potrà essere autorizzato verso richiesta alla direzione dell'aeroporto di partenza.

Per i biglietti di andata e ritorno sulle aviolinee italiane è concessa una riduzione del 20 % sul biglietto di ritorno. Questo è valido per due mesi dalla data di partenza del viaggio di andata.

Nei centri dove esiste il servizio di autobus o di motoscafo, i passeggeri ed i loro bagagli sono trasportati gratuitamente dalla Società dalla stazione all'aeroporto e viceversa.

I bambini di età fino a 3 anni pagano il 10 % della tariffa normale; quelli da 3 a 7 anni sono soggetti al pagamento del 50 %.

Nel prezzo del biglietto è compreso inoltre un premio per l'assicurazione del passeggero fino ad un massimo di 100.000 lire. Del resto, data l'attuale sicurezza dei trasporti aerei, quasi tutte le polizze di assicurazione vita coprono anche i viaggi sulle aviolinee.

CAPITOLO TERZO.

La propaganda turistica italiana e le sue forme.

§ 1. *Organo centrale* della propaganda turistica in Italia è l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, (E. N. I. T.) di cui ho già trattato a lungo in un capitolo a parte. Pure ho già accennato della funzione dei delegati e degli Uffici dell'E. N. I. T. per quanto riguarda la loro attività all'estero; il compito dell'E.N.I.T. ha però anche all'interno del Regno e nelle Colonie un'importanza grandissima.

Uno dei meriti principali della nuova organizzazione del turismo in Italia è stato quello di far conoscere l'Italia agli Italiano dando loro la possibilità di viaggiare e di apprezzare la bellezza del loro Paese. Coll'organizzazione dopolavoristica, che è una delle attuazioni principali creata dal nuovo Governo, il popolo italiano si è visto stimolato al viaggio, all'escursionismo collettivo. Il turismo e lo sport hanno così ricevuto un impulso eccezionale. Il ribasso ferroviario del 50 % sui prezzi dei biglietti per le comitive di tesserati dell'Opera Nazionale Dopolavoro è stato di notevole spinta all'incremento del turismo e dello sport. L'istituzione dei cosiddetti « treni popolari », che formano una specialità turistica italiana, porse la possibilità anche al più umile cittadino, di compiere lunghi viaggi e visitare i centri più importanti d'Italia o di assistere a grandi manifestazioni, a prezzi modicissimi e sopportabili.

La propaganda turistica che l'E. N. I. T. ha svolto e svolge per mezzo di pubblicazioni è uno dei mezzi più possenti per invogliare il forastiero a visitare l'Italia. E così l'E. N. I. T. pubblica nelle lingue principali e a milioni di copie, degli opuscoli di carattere generale sull'Italia e in numero più limitato ma pur numerosi l'E. N. I. T. pubblica degli opuscoli regionali e guidine di città. A queste pubblicazioni vanno aggiunte anche delle rassegne di carattere specifico pubblicate dall'E. N. I. T. come: « L'arte in Italia », « I Santuari d'Italia », « Le acque salutari d'Italia », « Gli alberghi in Italia », quest'ultimo stampato in volume e che ha assunto carattere ufficiale. Pubblicazioni varie dell'E. N. I. T. sono fra altre « Il piccolo calendario del turista », « L'Almanacco », la « Carta gastronomica », « La vita musicale d'Italia ». L'E. N. I. T. pubblica inoltre un « Notiziario Turistico » settimanale ed un « Bollettino d'Informazioni » per la

stampa, quotidiano. Viene inoltre pubblicata una rivista in tre edizioni: francese, inglese e tedesca, che si occupa esclusivamente della propaganda da farsi all'estero e nei treni internazionali.

Dai Notiziari Turistici vengono poi estratte le notizie più indicate ed incluse nelle edizioni in lingua estera che sono:

a) « Enit Mitteilungen » che viene stampato in due edizioni, di cui una destinata alle organizzazioni turistiche, Camere di Commercio, Ambasciate, Consolati della Germania, Svizzera e Paesi Scandinavi e l'altra redatta dalla Delegazione dell'Enit di Berlino per la diffusione in Germania.

b) « Enit Nouvelles », che viene inviato alle Ambasciate, Consolati, Compagnie di Navigazione, Camere di Commercio, Agenzie di Viaggi ed organizzazioni turistiche della Francia e Colonie, Svizzera, Belgio, Polonia ed altre.

c) « Enit News », che viene stampata in due edizioni a destinazione l'una degli americani e redatta in inglese dall'Ufficio Enit di New York, l'altra degli inglesi, redatta nella loro lingua e pubblicata a Roma.

d) « Noticiero Turistico ». Questo bollettino è stato istituito nel 1930 per essere distribuito principalmente nella Spagna e nell'America del Sud.

L'Enit pubblica pure dei manuali didattici a destinazione delle scuole alberghiere; sono per lo più libri per l'insegnamento della contabilità alberghiera e libri pratici per l'insegnamento delle principali lingue estere.

Dopo l'Enit, l'ente principale italiano per la propaganda turistica è la Consociazione Turistica Italiana (già Touring Club Italiano). Essa è editrice di cinque riviste mensili che sono: « Le vie d'Italia » organo ufficiale dell'Enit, che esce mensilmente e raggiunge una tiratura notevolissima di copie; «Le vie d'Italia e del Mondo»; «L'Albergo in Italia»; (quest'ultimo pubblicato in unione coll'Enit); «Le strade » e « L'Alpe ».

Un'opera di grande utilità turistica e pubblicata dalla C. T. I. a cui abbiamo già accennato, è la Guida d' Italia, che comprende 17 volumi: Piemonte, Lombardia, Liguria, Toscana, Emilia (2 vol.), le Tre Venezie (3 vol.), Sicilia, Sardegna, Italia Centrale (4 vol.), Italia Meridionale (3 vol.), Possedimenti e Colonie. Viene pure stampata un Guida d'Italia per gli stranieri in edizione francese (3 vol.), inglese (2 vol.) e tedesca (3 vol.). La Consociazione Turistica Italiana svolge inoltre una grande propaganda sotto l'aspetto cartografico: la Carta d'Italia in 62 fogli; l'Atlante Stradale in 53 fogli; la Carta automobilistica in due fogli rilegati a stacchi; la grande Carta automobilistica in 10 fogli; la Carta dei centri turistici in 11 fogli,

la Carta aeronautica in 10 fogli; la Carta degli itinerari sciistici in tre fogli; la Carta ferro-tramviaria, in un sol foglio. Il Grande Atlante Internazionale pubblcato dalla C. T. I. comprende 176 tavole, con 139 cartine di sviluppo. Altre opere della C. T. I. sono: l'Annuario Generale, la Guida dei Campi di Battaglia in 7 volumi; la Guida pratica dei luoghi di soggiorno e di cura in due volumi; l'Annuario Aeronautico e il Manuale dell'Industria Alberghiera; la Guida gastronomica; la Guida dell'America Latina; la Guida « Da rifugio a rifugio », in tre vol.; la Guida dei monti d'Italia; la Guida delle strade di grande comunicazione, la collezione iconografica « Attraverso l'Italia » il cui scopo è di illustrare tutta l'Italia in 17 volumi.

L'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche come organo centrale della propaganda turistica italiana, ha avuto il merito di aver potenziato la pubblicità collettiva e di aver mostrata tale via di propaganda turistica ai numerosi altri enti turistici di minore importanza ed ai gerenti gli alberghi. Scopo della razionale organizzazione di pubblicità collettiva e generale da parte dell'Enit non è stato e non è il lucro bensì il desiderio di eliminare la eccessiva offerta di produttori di pubblicità e di unificare le manifestazioni reclamistiche delle aziende italiane.

L'accenno alla grande attività editoriale della Consociazione Turistica Italiana, dimostra come su questo grande Ente, unitamente all'E.N.I.T. sia basata la propaganda turistica. Dopo questi due maggiori in fatto di propaganda turistica, devo ricordare un altro organismo che concorre a dare a questa propaganda un migliore assetto organizzativo: il Regio Automobile Club d'Italia (R.A.C.I.). Il R.A.C.I. venne fondato come ente morale nel novembre 1926. Esso si assume per conto dello Stato il servizio esazione della tassa di circolazione degli autoveicoli e dei motoscafi, dietro riserva di un aggio di esazione ed il servizio di distribuzione delle nuove targhe di Stato per le automobili. Un decreto del marzo 1927 lo incaricava pure della gestione del « Pubblico Registro Automobilistico », istituzione che tende a disciplinare la vendita rateale degli autoveicoli e in genere tutto il meccanismo del credito automobilistico.

§ 2. Un altro ottimo mezzo di propaganda turistica, nell'organizzazione della quale l'Italia è assai progredita, è la cosidetta « *propaganda orale* », fatta a mezzo della radiotelefonia. L'Enit ha infatti ottenuto dal Governo la concessione di trasmettere tutti i giorni per radio, dalle stazioni dell'Ente Italiano Audizioni Radiofoniche (E. I. A. R.) che comprende le stazioni di Roma, Milano, Napoli, Bolzano, Genova, Trieste, Palermo, Firenze, Bari, le notizie più varie di attualità che possano interessare il movimento dei viaggiatori. Il « Radio Giornale dell'Enit », è stato qualificato dal Ministero delle Corporazioni, « l'organo quotidiano di politica e propaganda turi-

stica ». Le trasmissioni vengono fatte, oltre che in italiano, anche in francese, in inglese, in tedesco, spagnolo e ungherese. Le trasmissioni riguardano le più svariate notizie di attualità e per tale servizio l'Enit ha dovuto organizzare e creare una rete di « Corrispondenti » scelti per lo più nell'elemento giornalistico. La propaganda radiofonica non comporta per l' E. N. I. T. alcuna spesa: le trasmissioni del Radiogiornale dell' E. N. I. T., che non comportano notizie di carattere reclamistico, ma soltanto propagandistico, vengono infatti effettuate nel periodo riservato alle comunicazioni di Stato, ciò che dimostra l'interessamento del Governo per l'industria turistica.

L' E. N. I. T. effettua inoltre una grande propaganda turistica a mezzo di *illustrazioni*, di *fotografie* e di *filmi cinematografici*. Così, per esempio l' E. N. I. T. fornisce alle Ferrovie dello Stato, alle Agenzie e Consolati italiani all'estero, i più begli ingrandimenti fotografici da esporre. Degli accordi basati sul principio della reciprocità sono pure stati raggiunti con Amministrazioni ferroviarie estere per l'esposizione di fotografie di paesaggi e monumenti italiani nelle carrozze che circolano sulle reti straniere. Identici accordi furono conchiusi per lo scambio di cartelloni da esporre nelle più grandi stazioni ferroviarie e marittime.

Nel 1925 l' E. N. I. T. licenziò un grandioso film di propaganda turistica che fa il giro delle sale di proiezioni sotto il titolo di « Italia ». Esso è lungo 4000 metri ed è distribuito a cura degli Uffici di viaggio e di turismo all'estero.

Grande impulso ed efficace propaganda nazionale e turistica son dati dall'Istituto Nazionale « Luce » fondato con regio decreto del 18 novembre 1935.

Questo importantissimo ente accentra tutta la propaganda cinematografica, e distribuisce i suoi meravigliosi cortometraggi a tutte le sale di proiezioni del mondo. Inoltre, grazie ad un accordo intervenuto tra l'Istituto Nazionale « Luce » ed un grande trust americano di giornalismo e cinematografia, quest'ultimo s'impegna a pubblicare gran numero di fotografie « Luce » in oltre 500 giornali e riviste dell'America del Nord ed a lanciare i filmi di propaganda ed educativi editi dall'Istituto suddetto in ben 14.000 sale cinematografiche che dipendono dalla grande organizzazione americana. Questa è presieduta da William Roudolph Hearst, il grande capo e magnate della stampa negli Stati Uniti.

L'Istituto Nazionale «Luce» svolge poi un'efficacissima propaganda patriottica e turistica fra gli Italiani all'estero, invogliandoli a visitare la loro madre patria e contribuendo così indirettamente ad un maggior incremento del turismo italiano.

Grande propaganda ed enorme attività turistica svolge per queste vie l'Italia nell'America del Nord. È appunto dai turisti provenienti

dagli Stati Uniti d'America, anche se numericamente essi sono spesso superati da quelli provenienti dalla Svizzera e dai paesi germanici, che l'Italia registra la cifra più cospicua di proventi attivi e l'incoraggiamento economicamente migliore al turismo ed alle sue molteplici attività.

§ 3. Facilitazioni di viaggio, soggiorno e cura. Lira turistica. Imposte di cura e di soggiorno.

Il punto più importante di tutta l'organizzazione ricettiva e in pari tempo il più delicato per la finanza locale, è il fabbisogno finanziario. Per la soluzione del problema, si fa capo anzitutto ai Comuni, attenendosi entro i limiti dell'amministrazione municipale.

In Italia, il primo tentativo fu quello dell'introduzione della tassa di soggiorno, avvenuta con legge del 17 dicembre 1910. I principî su cui si basa la tassa di soggiorno sono l'obbligo di pagamento del tributo da parte di tutti coloro che, a scopo di cura o di soggiorno, si fermano più di cinque giorni nel comune. L'applicabilità in tutti i comuni, ai quali conferisce importanza essenziale per l'economia locale l'esistenza di stabilimenti atti ad attirare il forastiero, la rende quasi generale. Gli introiti del tributo vengono gestiti dal comune stesso ma in un conto a sè e distinto dal bilancio ordinario. I proventi devono venir destinati esclusivamente ad opere inerenti allo sviluppo della località. Questi erano i punti salienti concernenti l'imposta di soggiorno fino al 1920. Un decreto-legge del 1921 e la successiva modificazione dell'ottobre 1922, sacrificavano la destinazione del tributo alle esigenze del bilancio comunale e colpivano tutti i viaggiatori di passaggio, qualunque fosse lo scopo e la durata del loro soggiorno nel luogo, mediante una percentuale sul prezzo dell'alloggio. Il provento andava al bilancio ordinario del Comune, meno il 25 % devoluto all'erario. Con tale decreto, l'imposta di soggiorno perdeva così il suo carattere essenzialmente turistico per trasformarsi in un tributo ordinario comunale. La legge del 1° luglio 1926, tuttora in vigore, ha apportato notevoli innovazioni alla finanza locale del turismo. Il gettito del 25 % è ora devoluto allo Stato e più particolarmente all'Opera Nazionale Maternità e Infanzia.

a) L'« *assegno di viaggio* », il titolo rappresentativo di moneta e quasi indispensabile al turista moderno è andato sempre più diffondendosi in Italia in questi ultimi anni. Creato nel 1891 dall'American Express Co., è stato uno dei mezzi più pregevoli attuati dalla grande impresa turistica. Al fine dunque di favorire i turisti, sono messi in vendita all'estero gli « Assegni Turistici » che sono ceduti allo stesso cambio stabilito per le « Lettere di Credito », cioè ad un cambio che fa premio sulla quota ufficiale della Borsa di Roma.

L'assegno turistico è un titolo non trasferibile e quindi può essere pagato solo a chi ne è intestatario. È emesso in tagli fissi di 100, 250, 500, 1000 e 1500 lire ed in tagli variabili fino ad un montante massimo di 5000 lire. Può essere acquistato presso le principali Agenzie di Viaggio, Banche autorizzate, Compagnie di Navigazione ed Uffici turistici che funzionano a bordo di molti transatlantici. Il massimo di cui possano disporre i turisti, per ogni giorno, di permanenza presupposta in territorio italiano, è di 300 lire. Il pagamento dei suddetti assegni continua ad essere fatto, per periodi di cinque giorni anticipati, in ragione di 1500 L. per persona. E' fatta eccezione per la rimessa di assegni agli uffici E. N. I. T. di frontiera, per l'acquisto dei buoni benzina ENIT e dei buoni albergo F. N. F. A. T. (di cui tratterò più avanti). In questo caso non è in vigore nessuna restrizione. Gli assegni turistici possono essere distribuiti per una permanenza massima di sei mesi; questo termine è portato a nove mesi per motivi di studio. I turisti possono pure acquistare gli assegni Turistici in Italia presso le Banche e le Agenzie di viaggio autorizzate, purchè abbiano prima fatto acquisto di assegni turistici all'estero ed entro il termine di sei mesi sopra citato. Gli acquirenti di assegni turistici ricevono un libretto sul quale sono iscritti i pagamenti effettuati. Sul libretto le autorità doganali di frontiera debbono registrare la data di entrata del turista. Il numero d'ordine del libretto deve essere riportato sul passaporto dell'interessato a cura dell'Ufficio che ha emesso gli assegni. Alcuni paesi non ammettono annotazioni sui passaporti. In questo caso sarà cura del turista di sollecitare dalle autorità di dogana di frontiera che facciano esse stesse le annotazioni prescritte sui passaporti, in mancanza delle quali potrebbero sorgere delle difficoltà nei pagamenti. Gli assegni turistici sono pagabili in Italia, nelle Colonie e Possedimenti, senza spese e commissioni, presso le Banche, banchieri, Casse di Risparmio e Uffici di Cambio, come pure presso le Agenzie di Viaggio, gli Uffici delle Compagnie di Navigazione, le Stazioni italiane di frontiera, presso gli Uffici ENIT di frontiera, gli Uffici del RACI e gli aeroporti. Un gran numero d'alberghi li accetta in pagamento.

b) Buoni d'albergo. Il buono albergo della Federazione Fascista Alberghi e Turismo, è un tagliando che dà diritto ai servizi normali in un albergo per un giorno e senza che il suo possessore debba versare una qualsiasi somma, salvo che per gli extra. I buoni albergo sono consegnati solo ai turisti residenti all'estero, sia dalle principali agenzie di viaggio all'estero, sia dai funzionari turistici a bordo dei transatlantici, sia ancora dagli uffici ENIT di frontiera. Non sono venduti in Italia. Il turista portatore di buoni albergo, è tenuto a farne dichiarazione al momento del suo arrivo in albergo. Danno diritto alla camera, ai pasti e al servizio, esclusi gli extra, in qualunque degli alberghi che hanno aderito a questa forma di ser-

vizio e come dalla lista completa che è rimessa al turista interessato. Il possessore di buoni albergo è esente dal pagamento dell'imposta di cura e soggiorno. Gli alberghi sono divisi in sette categorie, secondo particolari caratteristiche. Per ogni categoria esistono quattro tipi di buoni: a) la pensione completa con bagno; b) mezza pensione con bagno; c) pensione completa senza bagno; d) mezza pensione senza bagno. La settima categoria ha solamente i due ultimi tipi: pensione completa e mezza pensione senza bagno.

La pensione completa comprende: la I colazione, la colazione e il pranzo. La mezza pensione dà diritto invece alla I colazione ed a uno degli altri due pasti a scelta dell'interessato. I prezzi dei buoni sono i seguenti, in lire:

	Pensione completa		*Mezza pensione*	
Categoria	con bagno	senza bagno	con bagno	senza bagno
L	95	80	85	70
S	80	68	72	60
A	67	55	60	48
B	50	45	45	40
C	42	36	36	30
D	36	30	31	25
E	—	26	—	21

Il supplemento per camera con bagno privato è fissato per la Cat. E, in 5 lire.

Durante il periodo di alta stagione possono essere riscossi dei supplementi, detti di stagione, in ragione di L. 20 per buono della Cat. L. di L. 15 per la Cat. S. L. 12 per la A, L. 10 per la B. 8 per la C, L. 7 per la D, e L. 5 per la Cat. E.

La consegna dei buoni è subordinata ad un minimo di 3. I buoni non utilizzati sono rimborsabili, previo trattenuta di una percentuale per commissione, purchè siano presentati nel termine massimo di un anno a partire dal giorno della loro emissione e se almeno tre buoni siano stati utilizzati.

Il turista che desidera cambiare la categoria d'albergo al quale ha diritto in rapporto ai buoni acquistati, può farlo a condizione di pagare direttamente alla cassa d'albergo la differenza, nel caso che scelga una categoria superiore. Nel caso invece in cui scelga una categoria inferiore gli sarà rimborsata la differenza.

Buoni albergo a prezzo ridotto del 30 %, sono concessi ai bambini che non abbiano superata l'età di sei anni, quando non occupino una camera separata e siano alloggiati in camere destinate ai portatori di buoni d'albergo a tariffa intiera, in quest'ultimo caso un letto supplementare è messo a disposizione di ogni bambino ed ai

domestici che accompagnano i turisti, alla condizione che occupino una camera per domestici senza diritto ad una camera con bagno; il turista non può esigere che la camera destinata alla sua servitù comunichi con la sua o sia vicina alla sua.

c) Buoni Benzina :

Tutti gli acquirenti di buoni albergo della F.N.F.A.T. (Federazione Nazionale Fascista Alberghi Turismo) in possesso di una vettura automobile con targa estera, possono comprare agli uffici E. N. I. T. di frontiera e nei porti di sbarco, due buoni benzina per ogni buono albergo delle categorie L, S, A, B.

Gli acquirenti di buoni albergo delle cat. C, D, E, possono comprare solo un buono benzina in ragione di ogni buono albergo.

Ognuno di questi buoni dà diritto all'acquisto di dieci litri di benzina presso tutti i distributori autorizzati (sono 22.000 circa) riconoscibili da speciale cartello indicatore. Il prezzo dei buoni è di L. 12,80 per 10 litri di benzina per una permanenza da 3 a 90 giorni. È riscosso un supplemento di L. 2 il buono per l'acquisto degli ipercarburanti. Il suddetto prezzo è suscettibile di variazione. Il turista deve fare apporre dagli uffici di dogana il timbro indicante la data della sua entrata nel Regno, in mancanza del quale i buoni saranno senza valore. I buoni benzina autorizzano i loro possessori a ritirare dal RACI una tesserina speciale che dà diritto a sostare gratuitamente nei posteggi del RACI stesso.

La validità dei buoni benzina è di sei mesi, a datare dal giorno della loro emissione. I buoni benzina non utilizzati e presentati nel termine massimo di un anno a datare della loro emissione, sono rimborsabili senza alcuna ritenuta.

Concessioni diverse sulle Ferrovie a favore degli stranieri e degli italiani residenti all'estero.

Biglietti a prezzo ridotto con un minimo di soggiorno in Italia.

Le ferrovie dello Stato concedono a favore degli stranieri e degli italiani residenti all'estero o nelle Colonie e Possedimenti Italiani, dei biglietti a prezzo ridotto soggetti a condizioni di soggiorno :

a) minimo di sei giorni :
riduzione del 50 % per tutti i viaggi individuali in tutte le classi;
riduzione del 70 % per gruppi di almeno 8 persone, in tutte le classi;

b) minimo di dodici giorni:

(per tutti i possessori di almeno dodici buoni albergo della F. N. F. A. T.),

riduzione del 60 % per tutti i viaggi individuali in prima classe e del 55 % per tutti i viaggi individuali in seconda classe.

Il viaggiatore può scegliere tanto all'andata come al ritorno, la stazione di frontiera dalla quale desidera entrare o uscire dall' Italia. Sono considerate come stazioni di frontiera, oltre i transiti terrestri per ferrovia, gli scali marittimi ed aerei. I biglietti sono valevoli sessanta giorni. Essi possono essere prorogati contro pagamento di un supplemento del 2 % del prezzo del biglietto stesso per ogni giorno di proroga e per un minimo di cinque giorni ogni volta. Le fermate intermedie sono permesse in numero illimitato.

Formalità: visto della stazione al momento del viaggio di ritorno. Deviazioni di percorso: in numero illimitato e per qualsiasi percorso; stessa riduzione che per il viaggio principale (50, 55, 60, 70 %). Se l' itinerario del percorso principale non sorpassa i 200 km. i biglietti per le escursioni secondarie sono concessi solo nei primi 60 giorni di residenza in Italia. Condizioni obbligatorie: permanenza di 6 o 12 giorni almeno nel Regno, a partire dalla mezzanotte del giorno di entrata scritto sul passaporto dalle autorità di frontiera. La durata delle fermate intermedie conta per completare i 6 o i 12 giorni di permanenza obbligatoria. Distribuzione dei biglietti: Le principali stazioni estere distribuiscono i biglietti diretti internazionali, individuali e collettivi con la riduzione del 50 e del 70 % per i percorsi italiani. Questi biglietti sono venduti anche dalle principali Agenzie di Viaggio all' estero. Le stazioni di frontiera e i porti di sbarco distribuiscono questi biglietti soltanto prima dello spirare del secondo giorno a partire dalla data registrata sul passaporto all'entrata del viaggiatore in Italia.

Biglietti per viaggi di nozze.

Gli stranieri che si recano in Italia in viaggio di nozze, beneficiano di una riduzione di tariffa del 70 % sul prezzo del percorso ferroviario in II e III classe, dall'entrata nel Regno per qualsiasi destinazione e viceversa purchè sia compresa nell' itinerario la città di Roma.

Essi hanno la facoltà di entrare in Italia da un transito di frontiera ed uscirne da un altro.

Gli sposi che hanno celebrato le nozze in Italia hanno diritto alla riduzione di tariffa dell'80 % per Roma e da Roma per Firenze o Na-

poli o Capri o Venezia. I biglietti hanno una validità di giorni 30 e non sono prorogabili. Il numero delle fermate durante il percorso è illimitato. La stessa concessione è accordata per le nozze d'argento e le nozze d'oro. Il viaggio deve avere inizio entro 15 giorni dalla data di celebrazione del matrimonio o delle nozze d'argento o d'oro. Gli stranieri devono presentare un certificato, debitamente vistato dalle autorità consolari italiane o dagli Uffici E. N. I. T. all'estero per ottenere la concessione di dati biglietti.

Riduzione di tariffe per i supplementi di vagone-letto.

E' concessa a gruppi di non meno di 6 persone, composti di stranieri o italiani all'estero, viaggianti insieme, una riduzione del 25 % sulle tariffe dei supplementi di vagone letto. I turisti debbono essere muniti di biglietti di andata e ritorno. Nel caso di sola andata, il minimo di persone è di 8 invece che di 6. Deve essere fatta preventiva richiesta alla Direzione dei vagoni-letto.

Riduzione sui bigletti d'ingresso ai musei.

I turisti possessori di Buoni Albergo emessi dalla F. N. F. A. T. ricevono gratuitamente una tesserina speciale, la quale dà diritto ad ottenere una riduzione del 30 % sui prezzi dei biglietti d'entrata o di abbonamento individuale ai musei e Istituti di Belle Arti del Regno.

Riduzioni sul prezzo dei biglietti di navigazione lacuale.

Ai possessori dei Buoni Albergo è rilasciata gratuitamente una tesserina speciale che dà diritto a forti riduzioni sul prezzo dei biglietti ferroviari e di navigazione sui laghi venduti da Società private che esercitano il servizio viaggiatori nella regione dei laghi. Le riduzioni sono le seguenti :

50 % sui biglietti di andata e ritorno in I classe (sui battelli vi sono solo due classi) per le linee: Milano-Como-Varese-Laveno; Milano-Novara; Milano-Erba-Asso; Como-Varese-Laveno; Castellanza-Valmorea; Saronno-Seregno (Società Ferrovie Nord, Milano).

50% in I classe sui servizi di navigazione del Lago di Como (Lariana S. A.), del Lago di Garda (S. A. di Navigazione Lago di Garda), del Lago Maggiore (acque italiane, Soc. Subalpina Imprese Ferroviarie).

50 % sui biglietti di andata e ritorno in I. cl. sulla linea ferroviaria Domodossola-frontiera svizzera (Locarno), della Soc. Subal-

pina Imprese Ferroviarie, e sulle linee Varese-Luino; Ghirla-Ponte Tresa; Ponte Tresa-Luino, della Soc. Varesina Imprese Elettriche; Riva-Arco-Mori-Rovereto, della « Ferrovia Riva-Rovereto ».

Sulla linea Intra-Premeno, la Soc. An. Ferrovie Intra-Premeno concede i biglietti di I. cl. al prezzo di lire 9 invece che di lire 13,50, e la funicolare Stresa-Mottarone a L. 11,50 invece di lire 14. La funicolare Como-Brunate concede una riduzione del 30 % sui biglietti di andata e ritorno.

Tutte queste agevolazioni a favore del turista dicono chiaramente quanto abbiano fatto gli Enti competenti per dar impulso all' industria turistica.

Il concetto della tariffa ordinaria o normale, per quanto concerne le comunicazioni, è divenuto in Italia quasi teorico. Infatti la tariffa ordinaria in Italia forma una eccezione: essa è utilizzata soltanto dal 6 % del pubblico: la tariffa dei biglietti di andata e ritorno ordinari è utilizzata dal 12 % circa dei viaggiatori. Più del 70 % del pubblico si vale delle numerose e svariate forme di riduzioni superiori, che vanno dal 30 % all' 80 %. Numerose riduzioni vengono accordate agli acquirenti di buoni d'albergo F. N. F. A. T., tanto sulle ferrovie che sulle linee di navigazione fluviali, lacuali e marittime. Secondo un calcolo approssimativo della C. T. I., pubblicato nella rivista mensile del maggio 1938, si può affermare che il pubblico che viaggia in Italia, benefica sul complesso dei suoi viaggi, di una riduzione di circa 38 % in media; quindi la tariffa ordinaria di fatto corrisponde presso a poco al prezzo della tariffa ordinaria differenziale ridotta dalla percentuale suaccennata. *)

*) Notizie e dati attinti dall'Orario internazionale, edito dall' E. N. I. T. e Ferrovie dello Stato, Estate 1938. Vol. IV.

CAPITOLO QUARTO.

Il turismo ricettivo in Italia.

Se nel campo del turismo attivo, cioè in quello inteso ad attirare mediante propaganda il turista straniero nella Nazione e il turista indigeno dalle sue province verso i centri nazionali turistici, si giunse ben presto in Italia ad un ottimo sviluppo, nel campo turistico ricettivo, che studia cioè l'accoglimento del turista e lo segue durante il suo soggiorno, si è tardato molto a comprendere l'importanza ed i vantaggi che ne sarebbero derivati all'economia nazionale da una ben intesa politica dell'ospitalità.

Nei paesi di natura prettamente turistica, come la Svizzera o la Francia, già da tempo esistono grandi organizzazioni di turismo ricettivo, come sono per la svizzera, le « Société de développement » e per la Francia i « Syndicats d'initiative ».

In Italia, fino all'avvento del Fascismo mancava una legislazione che bastasse a tutelare e sviluppare i luoghi di cura e di soggiorno. Esistevano qua e là solo delle lodevoli organizzazioni private, dovute ad iniziativa individuale, qualche volta anche col concorso di Amministrazioni comunali. Queste iniziative dettero occasione al sorgere delle cosiddette « Pro Loco », organizzazioni dovute alla buona volontà di alcuni interessati, desiderosi di dar vita e di sviluppare le risorse turistiche delle loro regioni.

Il primo tentativo di dare una legislazione al turismo ricettivo si ebbe colla legge dell' 11 dicembre 1910. Questa legge dava ai comuni la possibilità di riscuotere la cosiddetta « tassa di soggiorno » colla quale essi potevano procedere alle opere di miglioramento e di sviluppo delle stazioni di cura e climatiche. Questa organizzazione doveva però, specialmente per sopravvenute disposizioni, mostrarsi insufficiente a raggiungere lo scopo voluto.

Più decreti si ebbero dopo la legge del 1910, ma una vera e propria legislazione destinata a dare efficace incremento alle stazioni di cura e di soggiorno in Italia, si ebbe solo col Regio decreto dell'aprile 1926. Questo nuovo decreto, è il risultato delle esperienze e degli insegnamenti fatti in materia dalle altre nazioni pur presentando in parte delle originalità spiccatamente italiane. Il decreto-legge dà facoltà al Ministero dell' Interno di riconoscere e specificare quei territori che possono costituire veri centri di cura e di sog-

giorno. Esso creò un cosiddetto « Consiglio Centrale dei luoghi di cura e soggiorno » composto di funzionari dei Ministeri che abbiano rapporti diretti con le attività delle stazioni di cura, di rappresentanti delle associazioni nazionali interessate e di tecnici Ogni stazione di cura forma una azienda autonoma, avente personalità giuridica e amministrativa da un Comitato composto di elementi designati dalle autorità governative, dagli enti, dalle classi interessate e dal Podestà. Queste aziende sono sottoposte, come per le aziende municipalizzate, alla vigilanza delle autorità.

I comuni di cura e soggiorno devono introdurre un piano regolatore e i loro territori sono sottoposti alla legge per la protezione delle bellezze artistiche e panoramiche. Le aziende di cura e soggiorno formano delle persone giuridiche a sè distinte dal Comune. Il Comitato di un' azienda è composto: a) da un Presidente designato dal Prefetto della Provincia; b) da un rappresentante dell' E. N. I. T. e da uno della C. T. I.; c) da due membri, uno ingegnere e l'altro medico, quest'ultimo designato dal Consiglio provinciale di sanità; d) da un rappresentante dell' industria degli alberghi e delle pensioni e da un rappresentante della classe dei commercianti ed industriali locali, scelti dal Prefetto fra i candidati presentati per il primo, dalle rispettive associazioni, o dal presidente della Camera di Commercio, per il secondo, dalla Camera di commercio ed industria, fra i commercianti ed industriali del luogo; e) da due persone designate dal Podestà. Se una stazione comprendesse il territorio di più comuni, i componenti indicati alla lettera e) sono nominati uno per ciascun Comune. Il Comitato deve nominarsi un segretario. Il Comitato sta in carica 4 anni ed è rieleggibile. Esso ha il compito di portare tutti quei miglioramenti ed abbellimenti delle strade, vie, piazze, giardini e passeggiate pubbliche che si ritengono necessari; deve provvedere alla costruzione ed al miglioramento delle comunicazioni aventi un particolare interesse turistico; deve appoggiare, anche mediante contributi, tutte quelle iniziative che possono concorrere all' incremento dell' industria turistica della stazione alla quale fa capo; deve provvedere all'impianto di osservatori meteorologici, deve controllare l'opera delle commissioni di vigilanza igienica; deve svolgere tutta quella attività di propaganda atta a far conoscere la stazione e ad attirare il maggior numero di forastieri possibili; deve partecipare a mostre, a concorsi, a fiere organizzate nella stazione; deve pubblicare tutte quelle notizie che riguardano la stazione e il movimento dei forastieri; il Comitato ha il compito di vigilare tutti i pubblici stabilimenti visitati dai forastieri e segnalarne all'autorità eventuali inconvenienti o manchevolezze.

I comitati locali devono stendere il bilancio della propria azienda entro il mese d'ottobre dell'anno precedente a quello cui esso bilancio

si riferisce. In mancanza, il Prefetto deve provvedere in sostituzione del Comitato, a mezzo di un commissario. Il bilancio stesso si deve depositare, per un periodo di otto giorni, nell'ufficio comunale. I progetti vengono poi sottoposti all'esame dell'Amministrazione comunale alla quale spetta di diritto di fare dei reclami entro quindici giorni dalla presentazione; a loro volta i bilanci devono poi essere soggetti all'approvazione della Giunta provinciale amministrativa. I bilanci e i rendiconti presentati all'Amministrazione comunale devono contemporaneamente essere presentati anche alla Direzione Generale del Turismo. L'Istituto centrale di statistica, in accordo con l'E. N. I. T., invia ai comitati locali i moduli per le rilevazioni statistiche alle quali i comitati devono attenersi, sia per la forma, sia per l'epoca in cui devono essere inviate. Le stazioni di cura e di soggiorno, quando lo ritenessero opportuno per una migliore organizzazione tecnica a favore del turismo, possono riunirsi in consorzi, dei quali possono far parte anche altri enti che avessero scopi analoghi. I consorzi devono compilare uno statuto. I consorzi e i loro statuti devono essere riconosciuti con decreto del Ministero dell'Interno o dal Prefetto a seconda se le stazioni riunite in consorzio, facciano parte di più province o della stessa provincia. I consorzi comprendenti più province sono sottoposti alla vigilanza del Ministero dell'Interno, alla cui approvazione sono sottoposti tutti gli atti inerenti alla loro attività. Per i consorzi provinciali è il Prefetto che ha tali mansioni. Pur riuniti in consorzi le singole aziende mantengono la loro autonomia, ciò che può portare a delle rivalità sul campo della concorrenza. Per eliminare simili inconvenienti e dare maggiore incremento all'organizzazione turistica, si è pensato all'istituto delle fusioni, vale a dire si è cercato, a grande vantaggio del turismo nazionale, di unificare in una sola amministrazione due o più aziende aventi un interesse turistico comune. Le prime fusioni furono quelle tra i comuni: Sanremo-Ospedaletti-Bordighera, con azienda unica «Sanremo»; quella di Viareggio-Forte dei Marmi-Pietrasanta-Camaiore nell'azienda unica denominata «Riviera della Versilia» ecc. Ai comitati delle singole aziende autonome, ai consorzi, alle fusioni, è permesso ed anzi consigliato di svolgere una diretta propaganda a complemento di quella generale svolta dall'ENIT. Vi sono stazioni importanti come quelle di Sanremo, Merano, Venezia che mettono a disposizione ingenti somme a favore della pubblicità. La tendenza odierna è quella della pubblicità collettiva, la quale oltre che ad essere meno costosa, è di maggiore utilità per l'incremento delle industrie turistiche. Coll'istituzione del Commissariato del turismo prima e della Direzione generale del turismo poi, si faceva sentire la necessità di creare delle istituzioni provinciali. Infatti il decreto 7 luglio 1932 del Capo del Governo istituiva i Comitati provinciali del Turismo, annettendoli nell'ordinamento corporativo ge-

nerale dello Stato. Questi comitati non sono indipendenti, fanno anzi parte della funzione corporativa propria del Consiglio Provinciale dell'economia corporativa, con la mansione di trattare tutti i problemi inerenti al turismo, quali commissioni tecniche speciali dell'Economia Corporativa.

L'organizzazione turistica italiana è attualmente direttamente dipendente dal Ministero della Cultura Popolare, il quale si compone di 7 o 8 Direzioni Generali. Fra queste figura anche la Stampa italiana ed estera, l'Ente Italiano Audizioni Radiofoniche, la Discoteca di Stato, il Teatro, l'Ente Nazionale Industrie Cinematografiche, ecc.

La Direzione Generale per il Turismo si suddivide a sua volta in due grandi branche: la Direzione Enti Provinciali per il Turismo e l'Ente Nazionale Industrie Turistiche. Questi due rami hanno compiti ben definiti. Dell'ENIT e della sua attività ho già parlato diffusamente. La Direzione Enti Provinciali per il Turismo, ha il compito di coordinare e sviluppare il turismo entro i confini del Regno, attraverso la vasta rete dei suoi dipendenti Enti Provinciali insediati in ciascuna Provincia e quello di far conoscere l'Italia agli Italiani stessi. Per raggiungere questo scopo si è valsa in buona parte dell'Opera Nazionale Dopolavoro, altra organizzazione tipica della nuova Italia che accoglie nel suo seno la gran massa dei lavoratori italiani, ai quali cerca di inculcare la passione di conoscere e studiare da vicino le bellezze turistiche del Paese. Il complesso dell'organizzazione turistica italiana fa parte della Corporazione del Turismo e della Ospitalità. In essa vi sono rappresentati i competenti, i tecnici, gli interessati in materia, i quali suggeriscono alla Direzione Generale per il Turismo i provvedimenti da attuare per raggiungere lo scopo comune. Questa esamina le proposte, sente i pareri dei suoi consulenti, mette in movimento tutto il suo meccanismo ed infine il progetto viene presentato al Ministero per la sua legalizzazione. A tutto questo lavorio partecipano naturalmente altri Ministeri, altri Enti, altri organismi insomma che vivono del turismo o che in qualche modo vi concorrono. Fra questi figurano: il Ministero Scambi e Valute, la Consociazione Turistica Italiana, la Stampa, l'Azienda Autonoma Statale della Strada, il Club Alpino Italiano, l'Ente Nazionale Audizioni Radiofoniche, la Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo, l'Opera Nazionale Dopolavoro, ecc. *)

Per dare un'idea di quanto sia vasto il campo d'attività di una Nazione che voglia organizzare modernamente e completamente tutta la sua politica turistica, riporto qui, per sommi capi, tutto il lavoro svolto dalla Direzione Generale per il Turismo in un solo anno di esercizio.

---

*) Mariotti, o. c.

Nel 1938 si sono fissate le agevolazioni fiscali per l'acquisto dei carburanti da parte dei torpedoni, delle automobili straniere, per l'aviazione da turismo; stipulati dei contratti con agenzie di viaggio estere per la vendita dei buoni con la F.N.F.A.T.; modificate alcune leggi relative alla pubblicità dei prezzi degli alberghi; fissate delle norme per la vendita e locazione degli immobili adibiti ad uso alberghiero; organizzati trattenimenti pubblici negli alberghi; emanate norme inerenti alla vigilanza igienica degli alberghi, all'acquisto degli assegni turistici, al limite di vendita delle lettere di credito turistiche e degli assegni turistici, vendita assegni turistici, vendita assegni turistici in Italia a profughi di Spagna; si è proceduto al censimento delle attività turistiche, a modificazioni dello Statuto del R. A. C. I. ed alla nomina del Presidente del R. A. C. I.; si è disciplinata la circolazione di vetture straniere nel Regno; introdotte facilitazioni per gli automobilisti stranieri sprovvisti di document di abilitazione e di circolazione internazionale; si sono emanate norme concernenti le caratterstiche e le modalità di applicazione degli apparecchi di segnalazione visiva per gli autoveicoli; si è proceduto alla revisione degli automobili adibiti ai servizi pubblici di linea e di noleggio, da rimessa e da piazza, delle segnalazioni acustiche degli degli autoveicoli, alla demanializzazione dei buoni costituenti il compendio dell'Azienda Termale di Castrocaro in comune di Castrocaro e Terra del Sole in provincia di Forlì; si sono prese disposizioni per la gestione della Regia Azienda Termale (Azienda Patrimoniale dello Stato) di Castrocaro, sull'attività delle Aziende Autonome; si è compilata la relazione verbale delle riunioni; si è autorizzata l'Azienda Autonoma della Stazione di cura di Bognasco ad applicare speciali contribuzioni degli spettacoli e trattenimenti, idem per l'Azienda della Stazione di Turismo di Perugia, di S. Margherita Ligure. Si è ordinato l'inquadramento sindacale; si è stabilito l'orario degli Uffici turistici, istituita la vigilanza turistica. Si è proceduto alla sostituzione di un membro del Consiglio di Amministrazione dell'A.A.S.S., alla nomina del gestore governativo della R. Azienda termale di Castrocaro, provvedimenti a seguito della demanializzazione e buoni costituenti il compendio dell'Azienda Termale di Castrocaro; aumentati i prezzi di benzina, introdotti i buoni provvisori benzina U. T. R. A. S. e certe modalità per la vendita di nuovi buoni per la benzina, ridotti i prezzi della benzina a favore di motociclisti stranieri. Furono introdotti biglietti a tariffa ridotta per le località invernali, biglietti di libera circolazione e riduzione ferrovarie connessi ai buoni albergo, concesse delle riduzioni del 30% sul prezzo dei biglietti d'ingresso ai monumenti, ai musei, alle gallerie e agli scavi di antichità dello Stato ai turisti stranieri o connazionali residenti all'estero portatori dei buoni di albergo. Furono poste in vigore le disposizioni circa la

obbligatorietà della tenuta dei registri per la contabilità dei biglietti a caratter continuativo sull'esportazione e reintroduzione di biglietti italiani di Stato e di Banca d'Italia, nei Possedimenti e nelle Colonie Italiane, sulla validità dei biglietti festivi di andata e ritorno. Fu introdotto il bollettino della neve, il bollettino meteorologico delle stazioni invernali. Furono poste limitazioni alla vendita buoni di benzina, e determinati i posteggi per i turisti stranieri acquirenti dei buoni d'albergo, introdotti mezzi di pagamento per l'acquisto di buoni, nuovi valichi furono muniti di Uffici ENIT per vendita dei buoni albergo e benzina ed Uffici RACI di Assistenza Automobilistica, per la vendita buoni ai portatori di lettere di Credito Turistico. Si procedette alla stampa ed all'invio di materiale di propaganda relativo ai buoni albergo e buoni benzina, alle nuove facilitazioni per turisti stranieri acquirenti dei buoni albergo, alle rimesse di valute estere acquistate al cambio turistico, ecc. Venne edito il calendario ufficiale delle Fiere, Mostre ed Esposizioni internazionali ed interprovinciali autorizzate per l'anno in corso, il calendario venatorio per l'anno in corso e per il periodo primaverile. Si organizzarono campeggi. Si approvaróno norme per l'esercizio concernente il rimborso parziale della tassa di vendita corrisposta sui carburanti consumati per viaggi con torpedoni dall'estero in Italia, per il rimborso parziale della tassa di vendita corrisposta sui carburanti per viaggi con torpedoni. Si allestirono cartelli di propaganda turistica, cartelli indicatori e disposizioni concernenti l'uso dei cartelli indicatori da apporsi nelle strade pubbliche e la disciplina delle segnalazioni semaforiche. Si introdussero semplificazioni procedurali per l'autorizzazione di circolazione agli automobilisti stranieri; venne fatto il riconoscimento giuridico del Comitato per il Gioco del Ponte e per le Manifestazioni Pisane e si approvò lo Statuto del Comitato medesimo, la composizione interna delle commissioni, la costituzione delle Commissioni Consultive dei Parchi. Venne bandito un concorso letterario, un concorso di abbellimento delle stazioni ed altri impianti ferroviari. Fu indetta la Conferenza oraria per gli autoservizi di Gran Turismo. Fu vigilato il consumo delle carni nelle trattorie, alberghi, pensioni, ecc. Si nominò un rappresentante dei lavoratori per gli uffici e le agenzie di viaggio, a membro della Corporazione dello Ospitalità, onde lenire la disoccupazione invernale dei lavoratori di albergo e pensioni. Si concesse all'Avvocatura dello Stato di assumere il patrocinio legale dell'ENIT, attività turistica e vigilanza Enti Provinciali Turismo. Si formarono dei consigli pel funzionamento degli E. P. T. Si accordarono facilitazioni fiscali ai turisti che vengono in volo per diporto in Italia, facilitazioni ferroviarie per pellegrini diretti al Santuario di Caravaggio ed altri Santuari, o verso località aventi interesse turistico e di villeggiatura. Si patro-

cinarono manifestazioni diverse di carattere turistico e si annunciò la chiusura dei valichi di frontiera nel periodo invernale e le facilitazioni di viaggio per la « Primavera Siciliana ». Si intensificò e si controllò la propaganda all'estero, le pubblicazioni di propaganda, la propaganda radiofonica, i cartelli pubblicitari alla frontiera, la pubblicità nelle carrozze ferroviarie e sul « Corriere della Sera », Si procedette alla nomina del Direttore Generale del RACI, s' introdussero nuove norme per l'uso degli apparecchi di radio diffusione all'aperto e nei pubblici servizi. Si procedette a mutamenti e a nomine della rappresentanza ENIT all'estero, alla statistica delle automobili che entrano in Italia, del movimento alle frontiere, alla denuncia dei rifugi alpini. Fu emanato il regolamento delle Stazioni di soggiorno e turismo, istituiti treni popolari, ordinata la vigilanza igienica e turistica, ecc.

Questo è lo scheletrico elenco dei vari provvedimenti adottati dalla Direzione Generale per il Turismo in un solo anno di attività, ma non sfugge ad un competente il lavoro intenso di studi, di consultazioni, di amministrazione per poter gettare sulla carta un tale lavoro e quello che più interessa, il saperlo far applicare e giustamente interpretare dagli Organi preposti.

Per assolvere i compiti loro, gli Enti Provinciali del Turismo si servono della collaborazione delle autorità locali e della Provincia e delle « Pro Loco ». L' E. P. T. è costituito d'un consiglio di membri con a capo un Presidente nominato dalla D. G. T. Per gli affari amministrativi è delegato un Direttore ed un segretario. Gli E. P.T. coordinano, risolvono, istruiscono ogni iniziativa, proposta o progetto che abbia il fine di incrementare o sviluppare il turismo nella loro provincia. A seconda dell' importanza delle questioni queste vengono definite all' Ente stesso quando esso può sopperire con i suoi mezzi ; vengono proposti per la definitiva risoluzione alla D. G. quando esorbitano dalle capacità finanziarie del singolo Ente o infine, vengono risolte in collaborazione con un Ente di una provincia limitrofa quando dalla realizzazione dell' iniziativa quest'ultimo ne tragga qualche profitto. Tutte le attività industriali o commerciali che dal turismo traggono i loro proventi, contribuiscono con apposite tasse proporzionali a fornire i mezzi all' E. P. T. per dar sempre un maggior impulso al turismo provinciale.

La Corporazione dell'ospitalità è composta :

di un Presidente e 20 membri e precisamente:

3 rappresentanti del Partito Nazionale Fascista,

2 datori di lavoro e 2 lavoratori di Alberghi e Pensioni,

1 datore di lavoro e 1 lavoratore degli Uffici ed Agenzie di Viaggio,

2 datori di lavoro e 2 lavoratori degli Esercizi Pubblici in genere,

1 datore di lavoro e 1 lavoratore delle Attività Artigiane connesse con l'ospitalità,
1 datore di lavoro e 1 lavoratore di Stabilimenti idroclimatici e termali,
1 datore di lavoro e 1 lavoratore di Case private di Cura,
1 rappresentante dei Medici liberi professionisti.

Nel numero dei rappresentanti dei datori di lavoro del commercio è compreso un rappresentante dei dirigenti di azienda.

L'industria alberghiera e l'istruzione professionale turistica in Italia.

La situazione alberghiera in Italia alla fine della guerra mondiale era addirittura disastrosa. Gli alberghi della maggioranza delle località non erano proporzionati al movimento turistico, mancava in buona parte l'organizzazione tecnica, vale a dire tutto quell'insieme di comodità atte a soddisfare le esigenze del turista; i prezzi non erano proporzionati e non ordinati in tariffe. Molti alberghi vennero chiusi per fallimento degli esercenti, altri per allontanamento dei sudditi nemici o per sequestro dei loro patrimoni. Il numero degli alberghi già così esiguo dopo la guerra veniva ancora a diminuire per la mancanza completa di nuove costruzioni sia per il rincaro enorme degli impianti, sia per la titubanza da parte dei capitalisti ed investitori, compresi quelli stranieri, ad arrischiarsi in simili imprese. *)

Il Governo si vide così spinto, date queste precarie condizioni, non solo a correre ai ripari per stimolare la costruzione di nuovi alberghi ma anche per impedire che alberghi già esistenti venissero chiusi. Si trattava anzitutto di conservare e migliorare ciò che già esisteva. Un decreto uscito nel 1920 autorizzava esclusivamente il Ministero dell' Industria e Commercio a concedere la cessione o la locazione di edifici destinati ad uso albergo e pensione ; presentandosi il caso che si avesse voluto cambiare la destinazione degli edifici come sopra, il Ministero poteva disporre che l'edificio dovesse essere venduto di preferenza ad un Ente o persona interessata all' industria turistica e a prezzo adeguato e che tale Ente o persona assumesse mediante garanzia l' impegno di esercitare per almeno dieci anni l'azienda; un successivo decreto del 1922, trasferiva ai Commissari degli alloggi e, in loro vece, ai Prefetti, la competenza di concedere l'autorizzazione alla vendita o alla locazione degli alberghi.

*) Dati desunti dalla rivista « L'Albergo in Italia », annata 1936.

Il Governo italiano non mancò poi di organizzare le industrie alberghiere disciplinandone anche le tariffe. Dapprima era ricorso all'imposizione di calmieri negli alberghi fissando loro i prezzi a seconda della categoria cui appartenevano. Un decreto-legge uscito il 21 febbraio 1932, aboliva però i calmieri e portava una riforma circa il regolamento dei prezzi alberghieri. Si obbligava con esso di denunciare alle R. Prefetture ed ogni anno i prezzi applicati dagli albergatori e di esporli pubblicamente. All'annuario dell'ENIT « Gli alberghi in Italia, si conferiva carattere di vera e propria pubblicazione ufficiale e normativa. Tutti gli albergatori che sono dotati di un minimo di aatrezzatura in relazione all'importanza della località in cui risiedono, sono iscritti, a cura dell'ENIT, nel sopraccennato annuaro.

La necessità di classificare gli alberghi in Italia, è andata vieppiù imponendosi specialmente nel dopo-guerra. Vi era già un principio di classificazione, ma mancava di uniformità e non corrispondeva sempre a realtà, vale a dire molti alberghi possedevano una classificazione troppo lusinghiera per l'attrezzatura modesta e talvolta insufficiente che possedevano. L'ENIT ha studiato il problema della classificazione degli alberghi dal punto di vista della procedura, dei criteri da seguirsi nella pratica applicazione. Dello stesso studio si è occupata la Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo che classifica gli alberghi in 4 categorie: prima categoria (cat. inferiore), seconda categoria o cat. media, terza categoria o ultima cat., quarta cat. o cat. di lusso. Quegli alberghi che non posseggono i requisiti di terza cat., non possono servirsi della denominazione « Albergo » bensì di altre minori denominazioni, come locanda, osteria con alloggio, ecc. Nella legge 16 maggio 1932 si dice per quanto concerne la classificazione degli alberghi : « Sono considerati alberghi e pensioni quegli esercizi che dispongono di un numero di camere per l'alloggio dei viaggiatori non inferiore a nove ».

L'organizzazione degli alberghi va considerata sotto due aspetti: quello del numero degli alberghi e quello della qualità. In Italia se gli alberghi esistenti si possono considerare sufficienti per numero, non sempre si può dire altrettanto per la qualità. Molti alberghi minori non sono ancora attrezzati sufficientemente e tecnicamente e ciò anche nonostante gli enormi progressi anche in questo campo. In Italia non vi è scarsità di alberghi di lusso o di prima categoria, ma bensì di alberghi minori, di piccoli alberghi sui quali l'organizzazione alberghiera italiana non manca di concentrare sempre più la sua attenzione. A poco a poco, però anche questi vanno apportando quelle migliorie, in fatto di attrezzatura, indispensabili per uno sviluppo completo del turismo.

Il 24 maggio 1925 è stato promulgato un « Regolamento per rendere obbligatoria l'attuazione di migliorie ingieniche e sanitarie ne-

gli alberghi », il quale disciplina le costruzioni di nuovi alberghi, e contiene precise norme sull'attrezzatura e gli impianti alberghieri. Importante è l'art. 3 del seguente tenore: « Il Podestà, su proposte dell' Ufficiale sanitario o dell' ENIT, potrà ordinare la chiusura di quegli alberghi i quali per la ubicazione, oppure per le condizioni intrinseche dei locali o delle loro dipendenze e relativi impianti e arredamenti, siano giudicati insalubri, qualora l'esercente non possa o non voglia eseguire i lavori necessari per rimuovere le cause d' insalubrità ». Così pure l'Art. 17: « All'ENIT è data ampia facoltà di vigilare, d'intesa col Prefetto, sull'osservanza delle prescrizioni del presente regolamento e di disporre, sempre d'intesa col Prefetto, e promuovere quelle ispezioni, che riterrà all'uopo opportune ».

Organi periferici bandiscono appositi concorsi a premi per quegli alberghi minori, che più avessero fatto per adeguare la propria attrezzatura alle mutate esigenze dei tempi.

Quanto detto serve a dimostrare l' importanza che gli organi, ai quali incombe il rinnovamento dell'attrezzatura alberghiera in Italia , attualmente in pieno sviluppo, danno al problema delle migliorie da apportarsi.

La necessità di un'istruzione professionale turistica fu sentita in Italia molto tardi. La prima iniziativa di organizzare una scuola alberghiera, venne dalla Consociazione Turistica Italiana nel 1914, su ispirazione di Lorenzo Bertolini. Tale iniziativa doveva però essere schiantata dal sopraggiungere della guerra mondiale. Solo dal dopo-guerra datano quindi le scuole professionali turistiche in Italia, vale a dire dal riprendere della attività normale delle industrie turistiche e in seguito ai provvedimenti governativi avvenuti. Infatti uno dei compiti più importanti affidati all'ENIT fin dalla sua istituzione subito dopo la guerra fu quello di organizzare delle scuole professionali turistiche. Lo statuto annesso al decreto-legge 12 ottobre 1919, precisa lo scopo che è quello «di promuovere l'istituzione di scuole, la costruzione e il progresso di organizzazioni professionali nell' interesse del turismo ». L' ENIT e la CTI continuarono nella loro opera, appoggiati dal Ministero dell'Economia Nazionale ed è a questi due grandi Enti che l' Italia deve le sue puranco poco numerose scuole alberghiere. Queste « Scuole pratiche », oltre alla preparazione del personale in genere, tendono alla formazione dei segretari e dei dirigenti d'albergo, per i quali posti (di direzione) esiste tutt'ora una certa scarsità di impiegati.

Un altro tipo di scuola alberghiera in Italia è costituito dalla continuazione dei corsi biennali di avviamento al lavoro con speciale indirizzo alberghiero che tende al perfezionamento del personale già in servizio negli alberghi.

Le scuole pratiche dell'albergatore in Italia furono istituite dall'ENIT nelle città di Montecatini-Terme, Roma, Torino, Venezia e

Bolzano. Quest'ultima, istituita nel 1927, è stata trasferita a Merano. Generalmente le scuole pratiche dell'albergatore danno le loro lezioni teoriche nelle ore pomeridiane, mentre il resto della giornata viene occupato dalle esercitazioni pratiche che gli alunni compiono sotto la direzione dei capi-servizio dei maggiori alberghi.

Dal 1928 l'ENIT impartisce direttive per un accentramento delle scuole alberghiere in una sola e più vasta sede. La più grande scuola alberghiera d'Italia, che si trova a Roma, è stata aperta nell'anno scolastico 1931-32, in seguito al trasferimento a Roma della scuola di Montecatini-Terme. Essa funziona con ordinamento di albergo-scuola presso l'Albergo Reale stesso. Trovandosi gli alunni sotto un'unica direzione pratico-teorica (il direttore dell'albergo è contemporaneamente direttore della scuola) essi ne traggono grande vantaggio anche perchè si trovano a continuo contatto con la clientela, di varie nazioni ed abitudini.

Le aule scolastiche sono separate dal resto dell'albergo come pure le camere d'alloggio degli alunni; inoltre tutto il servizio è regolato strettamente da un orario preciso che evita qualsiasi inconveniente. Le materie d'insegnamento della scuola alberghiera di Roma sono: cultura generale, lingua francese, elementi di lingua inglese e tedesca, tecnica alberghiera, elementi di contabilità generale, contabilità alberghiera, geografia turistica e comunicazioni, merceologia, igiene applicata all'albergo, calligrafia e dattilografia. La durata di detta scuola è di solo 6 mesi, ma permettendo agli alunni di vivere la vita del personale d'albergo, fa sì che questi abbiano a trarne in poco tempo un grande vantaggio.

L'E. N. I. T. elaborò pure il programma per i corsi biennali di avviamento con indirizzo alberghiero, istituiti nel 1929. I soliti corsi bennali di avviamento al lavoro, non bastando da soli a dare quella preparazione necessaria per intraprendere una professione, dovevano essere completati da un corso teorico-pratico per una maggiore specializzazione alberghiera. In tal modo, gli alunni provenienti dal corso di avviamento al lavoro, passano alla Scuola professionale annuale (a Milano la Scuola Professionale della C. T. I. è biennale). Gli alunni di queste scuole sono collocati nei principali alberghi quali volontari e nelle ore pomeridiane ricevono lezioni di tecnica alberghiera, di cultura generale e di lingue. Corsi di avviamento al lavoro con indirizzo alberghiero esistono oggi a Milano, Roma, Torino, Merano, Abbazia, Trieste, Grado, Verona, ecc.

L'ENIT ha pure studiato il problema del personale di cucina. Nell'anno 1929 - 30, in unione con l'Accademia Gastronomica Nazionale di Roma e con il Gruppo alberghiero provinciale, esso ha iniziato un corso biennale di cucina. L'insegnamento teorico-tecnico per questo corso viene dato da professori dell'Accademia suaccennata, in base ad un programma comprendente: cultura ge-

nerale, lingua francese, igiene alimentare, teoria della cucina, elementi di decorazione applicata all'arte culinaria. L'applicazione pratica di questo programma si svolge nelle cucine dei grandi alberghi romani, in ognuno dei quali viene inviato un alunno, per turno, in base ad apposito regolamento. La Scuola ha sede presso l'Accademia Gastronomica Nazionale. Nell'anno scolastico 1930-31 questa venne dotato di un ottimo e completo impianto di cucina che permette agli alunni di esercitarsi nella loro arte nella scuola stessa sotto la guida di esperti.

L' ENIT, riconoscendo la mancanza di conduttrici di piccoli alberghi, soprattutto nella provincia, istituì coll'anno scolastico 1932-33, un breve corso per conduttrici di piccoli alberghi di provincia, al quale vengono pure ammesse quelle albergatrici che desiderassero perfezionare le loro cognizioni sull'organizzazione e sul funzionamento dei principali servizi d'albergo. *)

Il credito come problema dell' industria alberghiera e la legge del 26 marzo 1932.

Il problema del credito alberghiero ha formato e forma tutt'ora per il turismo italiano, come per il turismo di quasi tutte le nazioni, il problema centrale e più arduo. In Italia, esso acquistava un carattere particolare, data la situazione disastrosa in cui venne a trovarsi l' industria alberghiera alla fine della guerra; essa non riusciva a trovare quei mezzi necessari a qualsiasi industria per poter migliorare e progredire; ad essa mancava quel giro di capitali che le consentisse di ricorrere al credito a breve scadenza, inoltre non le era possibile fornire adeguate garanzie reali. Varie forme di credito vennero studiate. A provvedere al rafforzamento e allo sviluppo del credito alberghiero in Italia, intervenne il Governo stesso, con la legge del 26 maggio 1932, con la quale il Governo cercò di alleggerire le Aziende alberghiere dagli impegni assunti da esse precedentemente alla legge e di facilitare la concessione di nuovi crediti. A questo scopo, il Governo decretò che annualmente si abbia a stanziare nel bilancio del Ministero delle finanze, la somma di 10 milioni di lire per un periodo di dieci anni, a cominciare dall'esercizio 1932-33. Spetta alla D. G., d'accordo con il Ministero delle Finanze di suddividere la somma stanziata. Per questo si costituì un comitato in seno alla D. G. Il contributo per l'alleggerimento dei mutui onerosi già contratti anteriormente alla legge, da concedersi in forma di contributo sugli interessi, può arrivare ad un massimo

*) Mariotti, o. c.

del 3% in modo da lasciare a carico dell'azienda alberghiera un interesse, libero da ammortamenti, non inferiore al 5%. Deliberandosi la concessione del tributo statale, è indicato anche il numero degli anni per i quali lo stesso dovrà decorrere. Se l'azienda per avvenimenti sopravvenuti, non desse più affidamento di un esercizio economicamente utile, o non desse le garanzie necessarie, il Comitato ha la facoltà di togliere in ogni tempo il contributo statale. La concessione del credito alberghiero può estendersi nei limiti della disponibilità finanziaria, anche agli stabilimenti di cura idrotermali di iniziativa privata, qualora l'esercizio di tali stabilimenti dovesse costituire elemento essenziale per lo sviluppo delle industrie turistiche.

CAPITOLO QUINTO.

Della statistica turistica in genere.

La rilevazione statistica nel campo turistico, così importante per l'economia è indispensabile nell'interesse di tutta la nazione e in quello della industria turistica in particolare. Una saggia politica turistica richiede che la statistica le indichi tutte le oscillazioni sul numero degli ospiti, le fornisca dati precisi sulla loro provenienza, sul loro soggiorno, sulle stazioni e gli alberghi preferiti, sui mezzi di locomozione utilizzati, ecc. La sua compilazione è indubbiamente difficile e non sempre esatti risultano i suoi dati, specialmente quelli inerenti alla posizione sociale, alla professione, ai motivi che hanno determinato i viaggi dei vari turisti, i quali danno spesso indicazioni inesatte e superficiali. Parimente difficile è la valutazione del danaro che il turista straniero porta nel paese e la conoscenza esatta del saldo attivo e passivo della bilancia internazionale del turismo.

Organizzazione e metodi di statistica turistica adottati in Italia.

Per la rilevazione diretta alle frontiere, l'Italia ha un proprio metodo che si potrebbe chiamare sistema italiano e che venne proposto nel 1929 dall'esimio prof. Angelo Mariotti, Direttore Generale dell'ENIT, alla Commissione delle Statistiche Turistiche presso l'Ufficio Centrale di Statistica. Il sistema, approvato dal Capo del Governo, è in vigore dal 1° gennaio 1930. Questo metodo consiste nel computo numerico dei viaggiatori stranieri, distinti per nazionalità, che entrano ed escono dall'Italia. La rilevazione viene fatta in tutti i posti di frontiera da parte delle autorità di Pubblica Sicurezza addette al servizio controllo passaporti. Prima cura nell'elaborare il piano di rilevazione è quella di non molestare in alcun modo gli

stranieri allo scopo della stessa. L'Ufficio di Statistica dell'ENIT provvede ad allestire dei moduli che differiscono a seconda del genere di traffico al quale sono destinati, così vi sono dei moduli per il controllo del traffico ferroviario, per il traffico per via ordinaria e lacuale, per il traffico marittimo, per il traffico aereo. La rilevazione del traffico ferroviario e marittimo avviene per ciascun treno e per ciascun piroscafo e i dati così raccolti vengono riassunti in fogli giornalieri. Il traffico negli aeroporti, negli scali lacuali e nei valichi alpini viene rilevato direttamente su fogli giornalieri. I moduli giornalieri vengono trasmessi settimanalmente all'ENIT al quale incombono tutte le operazioni successive. I dati sul movimento dei forastieri sono pubblicati dall'ENIT a mezzo di un bollettino mensile (Statistica del turismo) e di relazioni annuali.

Un altro metodo di rilevazione sul quale è basato il calcolo del movimento turistico degli stranieri che vanno in Italia e degli Italiani che vanno all'estero, è il metodo dei biglietti, un mezzo di rilevazione indiretta. Il metodo dei biglietti consiste nella valutazione del numero dei viaggiatori che entrano in Italia per ferrovia, e viene desunto dal calcolo dei biglietti che vengono venduti all'estero od alle stazioni di confine. Il dato così ricavato viene poi opportunamente integrato col calcolo dei viaggiatori entrati con altri mezzi e depurato di quegli elementi che non riguardano il traffico turistico propriamente detto.

Per la rilevazione negli alberghi, la denuncia dei viaggiatori al proprio arrivo, erano raccolte fino al 1921 solo per motivi di pubblica sicurezza. Dal 1921 esse vengono raccolte anche allo scopo di costituire la cosiddetta « statistica delle denuncie » che è di grande aiuto per seguire il fenomeno turistico. I dati di questa statistica vengono raccolti in due grandi categorie: in una sono raccolte le cifre indicanti il numero dei viaggiatori ossia gli arrivi individuali in ciascuna fermata, nell'altra sono comprese le cifre relative alle permanenze in giornate, ossia il totale dei giorni in cui ciascun viaggiatore è rimasto in albergo. La prima serie di dati ci dà dunque il quantitativo di persone, la seconda il quantitativo di permanenze.

Gli albergatori e gli altri esercenti devono tenere un registro, nel quale sono indicati le generalità e il luogo di provenienza delle persone alloggiate, e comunicarne giornalmente all'autorità locale di pubblica sicurezza l'arrivo, la partenza e il luogo di destinazione. L'art. 107 del Testo Unico delle leggi di P. S. approvato con R. D. 6 novembre 1926, così si esprime in merito all'obbligatorietà da parte dell'albergatore circa la rilevazione delle denuncie da trasmettere all'autorità competente: « Gli albergatori, i locandieri, coloro che gestiscono case di salute o altrimenti danno alloggio per mer-

cede, non possono dare alloggio a persone non munite della carta d'identità o di altro documento idoneo ad attestare l'identità e proveniente dall'Amministrazione dello Stato. Per gli stranieri è sufficiente l'esibizione del passaporto o di altro documento che sia considerato ad esso equivalente in virtù di accordi internazionali, purchè munito della fotografia del titolare. »

Fra le innovazioni dell'ENIT anche nel campo della statistica del turismo va notata l'attuazione di un nuovo piano di rilevazione statistica del movimento dei forestieri che si svolge nelle Stazioni di cura, di soggiorno e di turismo. Esso è stato approvato dall'Istituto centrale di Statistica e funziona dal 1° gennaio 1929.

Per l'attuazione di tale piano di rilevazione sono stati curati tutti i particolari perchè si possa ottenere un quadro il più completo possibile degli aspetti del movimento dei forastieri, senza essere tuttavia cagione di lavoro eccessivo alle Aziende autonome.

Il progetto dell'E. N. I. T., nei suoi moduli per la rilevazione del movimento dei forastieri, ha raggiunto anche il servizio di denuncia agli effetti dell'Imposta di cura e quello agli effetti della legge di Pubblica Sicurezza, ciò che alleggerisce il lavoro delle Aziende Autonome e dei datori di alloggio. *)

*) Prof. **M. Avancini** : « Statistica turistica, Prof. Mariotti, op. cit.

CONCLUSIONE

Il Turismo italiano si presenta oggi come un grandioso edificio alla costruzione del quale hanno concorso le forze migliori dello Stato.

Non tutto il materiale impiegato è assolutamente nuovo: molte pietre — e non delle ultime — sono state riesumate tra quelle che i precursori della politica attuale avevano già scelto con intuito sicuro e grande amore di patria fin dall'anteguerra e negli anni che seguirono immediatamente il flagello mondiale. Se altre furono scartate, o almeno smussate, lisciate e polite, si deve al fatto che su di esse si erano già fatti tentativi ed esperienze colme d'insegnamenti.

La grande attrezzatura turistica nel suo insieme, pone oggi l'Italia ad uno dei primissimi posti in questo dominio; essa è costituita in modo tanto agile se pur solido, da permettere una sempre pronta evoluzione a seconda dei bisogni che vengono affacciandosi nel giro degli anni e delle esigenze sempre rinnovellantisi.

L'Italia non è oggi esclusivamente il paese del cielo meraviglioso e degli agrumi olezzanti, delle rovine gloriose e del clima impareggiabile: è anche il paese dell'ospitalità signorile, dei servizi puntuali, delle comunicazioni facili e confortevoli, degli alberghi comodi e nitidissimi, del personale ben formato e cortese.

Il denaro che attraverso l'industria turistica affluisce alle casse della Nazione, si distribuisce in modo continuo ed importante a tutte le classi della popolazione, ed è come una miniera preziosissima che compensa la mancanza di quelle del sottosuolo.

Perfino la deprecata svalutazione della Lira assume, grazie al fenomeno turistico, un aspetto vantaggioso pel fatto d'invogliare un numero sempre più grande di stranieri provenienti dai paesi a valuta alta, a trascorrere le loro vacanze in Italia, dove il cambio favorevole rende anche relativamente modico il soggiorno.

Il Capo del Governo italiano ebbe a dire nel 1935 ch'egli segue con diligenza, cioè giornalmente e con viva simpatia l'opera degli enti turistici. Ciò significa che le supreme autorità considerano il problema del viaggio e dell'ospitalità come fattore primordiale del benessere nazionale e del raddrizzamento della bilancia dei pagamenti.

In mezzo al fiorire di utili provvedimenti e di alacri iniziative, il turismo vede ogni giorno aumentare l'importanza della sua missione.

All'estero l'Italia suscita pur sempre interesse enorme e attrae masse imponenti di visitatori. Non appena l'orizzonte internazionale lascia intravedere una subita schiarita, folle d'ogni condizione e d'ogni provenienza visitano le città e le terre d'Italia, per conoscere e vedere questo paese nuovo che vive e si agita con esuberanza giovanile, per attingere proficuamente alla sua cultura ed alle bellezze eterne della sua arte e del suo paesaggio.

Se il turismo ricettivo italiano è assurto a tanta grandiosità di attrezzatura e più alte vette intende raggiungere in occasione della prossima grande Esposizione Universale di Roma, è augurabile, e particolarmente nei confronti della Svizzera la quale tanti turisti manda ogni anno nel Bel Paese, che possano attivarsi maggiormente gli scambi turistici, con una propaganda intelligente da parte nostra e con facilitazioni positive da parte del Regno. Le storiche vie di comunicazioni discendono verso il sud e risalgono anche verso il nord. Fortunato quel giorno in cui le grandi correnti turistiche s'incroceranno in modo più grande ed equilibrato, si bilanceranno equamente in perfetta armonia e reciproca comprensione!

Al momento di terminare la stampa della tesi, a Roma veniva firmato l'Accordo di cui credo utile ed opportuno riportarne il testo:

Traduzione.

ACCORDO

tra

la Confederazione Svizzera e l'Unione doganale italo-albanese per il regolamento del reciproco traffico turistico.

Conchiuso a Roma il 22 giugno 1940.
Data dell'entrata in vigore: 1º luglio 1940.

IL GOVERNO SVIZZERO ed il GOVERNO ITALIANO,

in nome dell'Unione doganale italo-albanese, allo scopo di assicurare i mezzi di pagamento necessari al reciproco traffico turistico tra l'Unione doganale italo-albanese, i Possedimenti italiani ed i Territori dell'Africa Italiana (d'ora innanzi compresi sotto la denominazione « Unione ») d'una parte, e la Svizzera ed il Principato del Liechtenstein (d'ora innanzi compresi sotto la denominazione « Svizzera ») dall'altra parte, hanno convenuto quanto segue :

Art. 1.

Presso l'Ufficio Svizzero di Compensazione sarà aperto, in nome dell'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero, un conto « Turismo Italia » in franchi svizzeri, non fruttante interessi, a debito del quale saranno forniti agli Istituti svizzeri autorizzati i mezzi necessari pel pagamento dei titoli turistici in franchi svizzeri emessi nell'Unione, conformemente all'articolo 1 della Convenzione per l'applicazione del presente Accordo, firmata in data d'oggi.

Il conto di cui si tratta sarà alimentato :

a) dagli importi che saranno versati dagli Istituti svizzeri che emettono titoli turistici in lire italiane, per costituire, presso rispettivi corrispondenti nell'Unione, le disponibilità necessarie pel pagamento di questi titoli ;

b) dai versamenti in franchi svizzeri da eseguirsi dall'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero nel caso in cui gli importi versati conformemente alla lettera *a)* precedente non bastassero per costi-

tuire i mezzi necessari al turismo dell'Unione verso la Svizzera. L'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero procederà a questi versamenti mediante trasferimenti in divise libere di cui addebiterà il controvalore in lire italiane al conto « Turismo Svizzera », menzionato all'articolo 2 qui appresso.

Art. 2.

Presso l'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero sarà aperto, in nome dell'Ufficio Svizzero di Compensazione, un conto « Turismo Svizzera » in lire italiane, non fruttante interessi, a debito del quale saranno forniti agli Istituti dell'Unione autorizzati i mezzi necessari pel pagamento di titoli turistici in lire italiane emessi nella Svizzera, conformemente all'articolo 1 della citata Convenzione per l'applicazione del presente Accordo.

Il conto di cui si tratta sarà alimentato:

a) dagli importi che saranno versati dagli Istituti dell'Unione che emettono titoli turistici in franchi svizzeri, per costituire, presso rispettivi corrispondenti nella Svizzera, le disponibilità necessarie pel pagamento di questi titoli ;

b) dai versamenti in lire italiane da eseguirsi a titolo d'anticipazioni dall'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero nei casi previsti all'articolo 4, secondo capoverso, del presente Accordo ;

c) dai versamenti in lire italiane da eseguirsi dall'Ufficio Svizzero di Compensazione nel caso in cui gl'importi versati conformemente alle lettere *a)* e *b)* precedenti non bastassero per costituire i mezzi necessari al turismo della Svizzera verso l'Unione. L'Ufficio Svizzero di Compensazione procederà a questi versamenti mediante trasferimenti in divise libere di cui addebiterà il controvalore al conto « Turismo Italia », menzionato all'articolo 1 precedente.

Art. 3.

Le due Parti contraenti faranno del loro meglio perchè il reddito del traffico turistico in ciascuna delle due direzioni raggiunga l'ammontare fissato come minimo annuo. Questo minimo è stabilito in 12 milioni di franchi svizzeri per il periodo dal 1º luglio 1940 al 30 giugno 1941; esso potrà tuttavia essere modificato di comune accordo.

Art. 4.

Nel caso in cui, alla fine di un trimestre, a contare dal 1º luglio 1940, il totale degli importi accreditati al conto « Turismo Italia » in seguito ai versamenti fatti conformemente all'articolo 1, lettera *a)*, dopo la data suddetta, fosse inferiore alla quota parte del contingente annuo di cui all'articolo 3, mentre nell'Unione la quota parte del contingente

corrispondente fosse stata raggiunta o sorpassata, l'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero avrà il diritto di sospendere l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 5 del presente Accordo fino al momento in cui, in seguito ad ulteriori versamenti al conto « Turismo Italia », conformemente all'articolo 1, lettera *a)*, il contingente parziale minimo, fissato per il periodo di cui si tratta e per i giorni trascorsi del nuovo trimestre, sarà stato raggiunto.

Nel caso in cui, alla fine di un trimestre, a contare dal 1º luglio 1940, il totale dei pagamenti eseguiti nella Svizzera in seguito a disposizioni dell'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero da prelevarsi sul conto « Turismo Italia » per il regolamento dei titoli turistici emessi in Italia dopo quella data, fosse inferiore alla quota parte del contingente annuo di cui all'art. 3, mentre nella Svizzera la quota parte del contingente corrispondente fosse stata raggiunta o sorpassata, l'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero anticiperà al conto « Turismo Svizzera » l'importo in lire italiane necessario per coprire i titoli turistici emessi nella Svizzera fino a concorrenza della quota parte fissata per il periodo di cui si tratta.

Art. 5.

Con riserva della facoltà conferita dall'articolo 4, primo capoverso, all'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero di sospendere l'emissione di titoli turistici a destinazione della Svizzera, gli Istituti dell'Unione autorizzati potranno rilasciare, senza speciale autorizzazione, i titoli turistici previsti dalla Convenzione per l'applicazione del presente Accordo fino ad un importo di 600 franchi svizzeri per persona di più di 4 anni d'età, e ciò oltre alla somma in lire italiane ammessa alla libera esportazione.

Detto importo in franchi svizzeri potrà essere aumentato senza speciale autorizzazione:

a) quando il soggiorno nella Svizzera si protrae oltre 30 giorni o se si tratta di un soggiorno in un sanatorio o in uno stabilimento balneare o di un soggiorno a scopo di studi e d'educazione ;

b) nei casi imprevisti (come infortuni, malattie) che cagionassero spese straordinarie e, infine

c) nel caso in cui, per altre ragioni, potrà essere provata la necessità di un importo superiore.

L'importo totale che una persona potrà riscuotere sarà tuttavia limitato a 1200 franchi svizzeri per un periodo di tre mesi ed a 2500 franchi svizzeri per un periodo di 12 mesi.

L'autorizzazione dell'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero sarà necessaria per l'assegnazione di importi in franchi svizzeri che superano i limiti suddetti.

Art. 6.

I titoli turistici previsti dalla Convenzione per l'applicazione del presente Accordo saranno venduti :

a) nella Svizzera, al corso d'acquisto della « lira turistica » praticato il giorno della vendita di detti titoli ;

b) nell'Unione, al cambio ufficiale della Borsa di Roma praticato il giorno della vendita di questi titoli, aumentato della differenza usuale.

In considerazione del cambio speciale adottato nella vendita dei titoli turistici in lire italiane, l'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero, al momento in cui saranno costituiti, presso gli Istituti dell'Unione autorizzati, i fondi disponibili per il pagamento dei titoli di cui si tratta, farà l'occorrente per reintegrare la differenza del cambio mediante versamenti suppletivi.

Art. 7.

Il presente Accordo entrerà in vigore il 1º luglio 1940 ed avrà effetto fino al 30 giugno 1941.

Esso sarà rinnovato, mediante tacita intesa, d'anno in anno se non sarà disdetto almeno due mesi prima dello spirare di ciascun periodo annuo.

FATTO a Roma, in doppio esemplare, il 22 giugno 1940.

Per la Svizzera :

(firmato) PAUL RUEGGER.

Per l'Italia :

(firmato) GIANNINI.

BIBLIOGRAFIA

« Le vie d' Italia »: Rivista mensile della Consociazione Turistica Italiana. Milano.

Commercio estero e turismo: Annuario delle camere di commercio italiane all'estero.

G. Mariotti: « L' Italia Turistica » pubblicata a cura dell' ENIT. Roma 1929.

Dott. M. Avancini: « La pubblicità alberghiera » a cura della Fed. Naz. Fasc. Alberghi e Turismo. Roma 1932.

« Statistica turistica », 1933 nel trattato elementare di statistica.

Prof. A. Mariotti: « Corso di Economia Turistica ». Novara 1933.

« L' industria alberghiera in Italia » in Corirere Economico anno V. n. 23 (3 giugno 1920).

V. Fiorentino: « La Corporazione del Turismo », Ed. Grafia. Roma 1932 (tesi).

Problemi di politica turistica: la propaganda, sulla « Rivista delle Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo » del luglio 1927.

« Politica turistica nazionale », articolo apparso in « Gazzetta del Popolo » il 10 ottobre 1928.

« La statistica del movimento di frontiera attraverso i transiti ferroviari », articolo pubblicato dal Prof. Marco Avancini nel fascicolo di giugno 1932 del Bollettino dell' Enit « Statistica del turismo ».

« Vita ferroviaria », rivista delle F. S.

« Le scuole industriali illustrate », del Prof. Dott. Cost. Pecorelli, Roma 1926.

Prof. Tajani: Tariffe ferroviarie, nella raccolta « Costruzione ed esercizio delle strade ferrate, vol. IV, parte V.

ENIT: « La funzione e l'organizzazione delle Pro Loco », Roma 1921.

E. Zaniboni: « Alberghi italiani e viaggiatori stranieri ». Napoli 1921.

C. T. I.: « Manuale del turismo ».

« L'Albergo in Italia », Rivista della C. T. I. e dell' ENIT. 1926.

« Istruzione professionale turistica ed alberghiera » sulla rivista « Politica Sociale » 1929.

« Gli organi della politica turistica in Italia e all'estero », pubblicazione dell'ENIT.

« Il turismo automobilistico e le strade », sulla rivista « L'Automobilismo Ligure », organo dell'A. C. di Genova, dicembre 1927.

« Lezioni di trasporti e comunicazioni » del Dott. Landra, Roma 1922.

« Le bellezze d' Italia e gli stranieri », pubblicato sulla Rivista della C. T. I. « La Sorgente », agosto 1927.

Nuova Enciclopedia Italiana, Istituto Treccani, Roma.

« Orario Internazionale » Edito dall' ENIT. Roma 1938.

« Bollettino Ufficiale del Turismo », a cura del Ministero cultura e propaganda. Roma 1939.

« Urbanisme et Tourisme » Auscher et Rozet, Paris 1920.

Foglio Federale Svizzero, 1936, Vol. I.

Articoli e pubblicazioni varie sul turismo italiano nei periodici del Regno in genere ed in quelli della C. T. I. e dell'ENIT in modo particolare.

I N D I C E

Prefazione 7

ORGANIZZAZIONE E NUOVI MEZZI DI POTENZIAMENTO DEL TURISMO IN ITALIA.

Parte Prima:

Del turismo in generale e della sua importanza nel XX secolo . 9

Parte Seconda:

Attitudine dell'Italia al turismo e suo sviluppo fino alla fine della guerra mondiale:

Capitolo Primo:

§ 1. La posizione geografica dell'Italia come fattore di turismo 14

§ 2. Breve confronto dell'attrezzatura turistica italiana con quella delle Nazioni limitrofe e tipicamente turistiche: Svizzera e Francia 15

Capitolo Secondo:

Il turismo italiano prima durante e dopo la guerra mondiale:

§ 1. Prima della guerra mondiale 19

§ 2. Durante la guerra mondiale 20

§ 3. Conseguenze della guerra mondiale 21

Parte Terza:

Organizzazione e nuovi mezzi del turismo italiano. Sviluppo dell'organizzazione turistica nel dopo-guerra.

I preliminari 22

Capitolo Primo:

L'organizzazione attuale e gli enti principali

§ 1. Breve sguardo sullo sviluppo dell'organizzazione turistica italiana e sulla sua attrezzatura attuale 23

§ 2. I principali enti del turismo italiano 27

I. E.N.I.T. 28

II. C. I. T. 33

III. T. C. I. (ora C. T. I.) 35

Capitolo Secondo:

IL TURISMO E LE COMUNICAZIONI.

§ 1. Economia dei trasporti 41
§ 2. Le ferrovie e le tariffe ferroviarie italiane 41
§ 3. Automobilismo e strade 52
§ 4. La marina e la sua importanza per il turismo in Italia . 55
§ 5. Il servizio aereo italiano per passeggeri 58

Capitolo Terzo.

La propaganda turistica italiana e le sue forme.
§ 1. Organo centrale 64
§ 2. Propaganda orale 66
§ 3. Facilitazioni di viaggio, soggiorno, e cura. Lira turistica e imposte 68
Concessioni diverse sulle Ferrovie ecc. 71

Capitolo Quarto.

Il turismo ricettivo in Italia 75
L'industria alberghiera e l'istruzione professionale turistica in Italia 82
Il credito come problema dell'industria alberghiera . . . 86

Capitolo Quinto.

§ 1. Della statistica turistica 87
§ 2. Organizzazione e metodi di statistica turistica adottati in Italia 87
Conclusione 90
Accordo tra la Svizzera e l'Unione doganale italo-albanese concernente il traffico turistico 92
Bibliografia 96

Finito di stampare dalle
Arti grafiche Grassi & Co., Lugano-Bellinzona
il 29 luglio 1940.

ARTI GRAFICHE GRASSI & Co. S. A. - LUGANO-BELLINZONA